



XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 89 de 2020

Carpeta Nº 2678 de 2017

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

PLANES DEL MTOP PARA EL PRESENTE PERÍODO DE GOBIERNO

INCIDENCIA DEL COVID 19 EN EL TRANSPORTE

SISTEMA INTEGRAL DE CONTROL DE TRANSPORTE DE CARGA

TERMINAL FLUVIO MARÍTIMA - Enajenación de padrones del "Predio Mauá"

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 8 de julio de 2020

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Benjamín Irazabal.

Miembros: Señores Representantes Andrés Abt, Rodrigo Albernaz Pereira, Jorge Schusman, Martín Tierno y Carlos Varela Nestier.

Asiste: Señor Representante Gustavo Olmos.

Invitados: Por el grupo de cooperativistas de COETC y UCOT, señores Jorge Bianchi, Pablo Coronel y Marcelo Quintas.

Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señores Luis Alberto Heber, Ministro; Juan José Olaizola, Subsecretario; doctor Pablo Labandera, Director Nacional de Transporte y Bruno Marín.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

Prosecretaria: Señora Joseline Rataro.

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (Benjamín Irazábal).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:)

ASUNTOS ENTRADOS

SOLICITUDES DE AUDIENCIA

GRUPO DE OBREROS DEL TRANSPORTE DEL SECTOR COOPERATIVA. Trabajadores del transporte de la Cooperativa de Obreros y Empleados del Transporte Colectivo (COETC) y de la Unión Cooperativa Obrera del Transporte (UCOT) solicitan audiencia. Asunto 146559.

ASUNTOS VARIOS

OBRAS INICIADAS EN EL DEPARTAMENTO DE COLONIA. La Cámara remite la exposición verbal presentada por el señor Diputado Nicolás Viera. Asunto 146157.

INCIDENCIA DEL COVID 19 EN EL TRANSPORTE. Nota de la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Carretero por Autobús (ANETRA). Asunto 146159.

INCIDENCIA DEL COVID 19 EN EL TRANSPORTE EN EL DEPARTAMENTO DE MALDONADO. La Cámara remite exposición escrita de la señora Representante Gloria Fuentes. Asunto 146975.

SEÑALIZACIÓN VIAL DE LA RUTA N° 25 DESDE LA CIUDAD DE GUICHÓN HASTA EL CENTRO POBLADO ARBOLITO EN EL DEPARTAMENTO DE PAYSANDÚ. La Cámara remite exposición escrita del señor Representante Martín Álvarez Suárez. Asunto 146976.

PROYECTO REFERIDO A LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NEGRO PRESENTADO POR EL DIRECTOR DE EDEFOX S.A.. La Junta Departamental de Soriano remite el planteamiento de un señor Edil. Asunto 146980.

-Fueron repartidos oportunamente.

(Ingresa a Sala una delegación de cooperativistas de Coetc y Ucot)

——Damos la bienvenida a los señores Jorge Bianchi, Pablo Coronel y Marcelo Quintas, representantes de los cooperativistas de Coetc y Ucot.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Somos trabajadores del sistema cooperativo. Algunos de nuestros compañeros asistieron a la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social.

Luego del cierre de la cooperativa Raincoop, durante la legislatura pasada, vinimos a esta Comisión varias veces cuando el diputado Tierno era presidente, lo cual agradecemos. Asimismo, les agradecemos que nos reciban hoy.

Vamos a hacer un pequeño resumen de la situación del sistema cooperativo.

Luego del cierre de la cooperativa Raincoop, el gobierno y la Administración municipal han llevado adelante una política con el trabajo y el sudor del obrero, del cooperativista, que ha favorecido a la sociedad anónima, a la empresa mayoritaria, a Cutcsa. La política sobre el transporte, lamentablemente, viene en los treinta años que lleva la administración del Frente Amplio… y se han cerrado cinco cooperativas y una sociedad anónima.

Como socios cooperativistas no queremos que cierre una sexta cooperativa. Nos quedan dos -Ucot y Coetc- y tenemos que defender el sistema. Estamos en un mundo capitalista y el sistema cooperativo debe buscar su lugar. Las políticas implementadas no han ayudado, o han logrado que las cooperativas dejen de existir.

En estos años hubo cambios sustanciales en la política del boleto. En los años noventa se comenzó a hablar de subsidios, algo que antes no existía, porque todo el mundo pagaba el mismo boleto. El precio se obtenía a través de una ecuación fácil de hacer. Los subsidios que hoy dan, tanto la Intendencia como el gobierno central, no se otorgan a las empresas del transporte, sino a los pasajeros, a los ciudadanos, por ejemplo, a estudiantes, a jubilados, a personas de distintos organismos sociales.

Además, esa situación se empeoró con el sistema del boleto de una o dos horas, que fue en contra del sistema cooperativo. Al existir una sociedad anónima predominante -que hoy en día abarca más del 70% del mercado- con el boleto de una o dos horas, siempre se va a ver favorecida porque tiene más coches; o sea, siempre se va en contra del sistema cooperativo porque somos las empresas que tenemos menos unidades.

Luego del cierre de la cooperativa Raincoop quedaron ciento sesenta compañeros afuera del sistema; en 2016 se permitió que no aumentara el boleto porque quedaron ciento sesenta personas fuera de la paramétrica. Luego del cierre se siguió haciendo política con el salario del trabajador y atacando al sistema cooperativo.

En 2017, Daniel Martínez, intendente en ese momento, quiso sacar resoluciones -por las que se nos reducían los horarios laborales a cuatro horas- que implicaban rebajas salariales. Gracias a nuestra concurrencia a varias comisiones en el Palacio Legislativo y al trabajo que realizó nuestra herramienta sindical se logró que el exintendente Martínez no sacara resolución sobre esa rebaja del horario y del salario. Logramos que esa situación se mantuviera hasta la actualidad, pero nos ha llegado una resolución de la Intendencia por la que se nos reduciría un 13% el salario de los trabajadores.

Tengo aquí unos apuntes que presentamos en la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado a la que concurrimos. Nosotros señalamos que el trabajador del sistema cooperativo ya viene aportando mucho de su ingreso a las políticas de transporte que está llevando a cabo la Intendencia; no hablamos de salarios, sino de ingresos, es decir, la plata que nos entra en el bolsillo todos los meses.

Por convenios cercanos en el tiempo, cobramos dentro de nuestro sueldo doce presentimos anuales. Para no aumentar el precio del boleto, la Intendencia reduce los gastos operativos. Al hacer eso, las empresas y, principalmente, en el sistema

cooperativo -que somos los que tenemos menos margen-, deben negociar con nuestro sindicado y recortar gastos. Como socios hemos hecho la vista gorda; no queremos que cierre otra cooperativa. El compañero viene de Cotsur; yo cerré Raincoop. El cooperativista siempre dice: "Bueno, perdemos esto, pero podemos salvar la cooperativa". Siempre nos vamos resignando ante las presiones o políticas que se plantean. Y hasta ahora siempre hemos ido perdiendo; ya no nos queda nada. Dentro del transporte, los cooperativistas somos los que ganamos menos; ya no nos queda gordura en el salario. Sin embargo, las otras empresas tienen posibilidades de que haya gorduras en sus salarios. Un trabajador de Ucot o Coetc no gana lo mismo en sus ingresos -no en el salario, sino en el ingreso por sus gorduras- que un cooperativista, ni siquiera un patrón o un asalariado, ya que están por arriba de nosotros.

De acuerdo con el laudo firmado, deberíamos cobrar doce presentismos anuales, pero el cooperativista está cobrando once. Porque nuestra empresa firmó con el sindicato que perdiéramos uno cuando nos tomamos la licencia. Hay una violación a la ley de cooperativas y al laudo, pero hicimos la vista gorda, no nos quejamos y seguimos adelante porque queremos salvar al sistema cooperativo.

Hemos perdido, por ejemplo, los turnos de cuatro horas, y ahora se nos dice que tenemos que hacer esos turnos; eso representa una pérdida que no está contemplada dentro del laudo salarial.

El sistema cooperativo ha perdido las multas del tránsito. Es un tema muy complejo; se hacía cargo la empresa, porque al ser nosotros las empresas más pequeñas somos los que tenemos menos coches en comparación con la sociedad anónima; no nos sobran coches y, a veces, nuestros horarios son más reducidos, y corremos mayores riesgo de tener infracciones de tránsito. |Entonces, hasta el año pasado se hacía cargo la cooperativa, pero el problema es institucional, del municipio, porque sabiendo que tenemos falta de vehículos, no nos proporciona más permisos; de todos modos, nosotros tenemos que cumplir con nuestros clientes, con los ciudadanos. Esa es la razón por la que nuestros horarios son mucho más ajustados, porque las necesidades de una unidad de una cooperativa no son las mismas que las de una sociedad anónima; creo que alguien que utilice el sistema de transporte lo puede apreciar.

En el transporte perdimos el seis más uno; hasta hace unos años la actividad del chofer cobrador era considerada insalubre, pero eso lo perdimos en la segunda presidencia de Tabaré Vázquez. Y seguimos perdiendo

Debido a la crisis ocasionada por la pandemia se pidió nuestra colaboración, y nosotros colaboramos, porque seiscientos compañeros de la cooperativa Coetc están en el seguro de desempleo. Y si bien ese dinero sale del gobierno nacional, nosotros estamos resignando salario, ya que estamos cobrando el 50%, no recibimos aguinaldo y perdemos el salario vacacional. Por lo tanto, como trabajadores, estamos contribuyendo con la crisis aun con todo lo que hemos perdido.

Durante la crisis de 2002 el transporte tuvo una pérdida muy importante del 20% que nunca más se recuperó.

Entonces, ¿podemos seguir resignando nuestro salario? Y cuando no tengamos nada más que perder ¿nos van a decir otra vez -como nos pasó en Raincoop- que ahora nos toca cerrar la cooperativa? No nos podemos dar ese lujo, en primer lugar, porque tenemos que sobrevivir durante la pandemia y necesitamos equilibrar nuestro salario y, en segundo término, porque tenemos que defender nuestro sistema cooperativo. Además, la reestructura que nos está aplicando la Intendencia no es a medida de un sistema de transporte que busque la eficiencia en favor del usuario. En realidad, es un

sistema que fue ideado por Cutcsa para esa empresa, y no contempla al sistema cooperativo.

Tal como informamos en la legislatura pasada, nosotros no vamos a negociar porque no estamos representando a nadie, sino que somos un grupo de socios preocupados por la situación. En realidad, vinimos a informar lo que pasa a esta Comisión, que es un órgano asesor de la Cámara de Diputados, para que todos los sectores políticos estén al tanto de la situación del transporte.

Acá todas las políticas apuntan a la empresa mayoritaria. Por ejemplo, cuando se cerró Raincoop a Cutcsa se le regalaron US$ 12.000.000 y no se le pidió nada a cambio, pero debido a ese cierre ciento sesenta compañeros quedaron sin trabajo.

Además, a Cutcsa, durante treinta años se le dieron permisos y habilitaciones municipales para que pudiera trabajar y generar ganancias, porque en esta sociedad anónima cada parte de una unidad vale US$ 50.000; o sea que cada ómnibus vale US$ 200.000, y eso es ganancia para la sociedad anónima, ya que las partes se venden.

Actualmente, a Cutcsa le sobran cerca de doscientas unidades. En ese sentido, voy a comentarles la propuesta que el señor Salgado le hizo al ingeniero Daniel Martínez el 16 de mayo de 2016, antes de que cerrara Raincoop. En esa oportunidad, el señor Salgado propuso quedarse con cuatro líneas rentables -súper rentables-, pero él no iba a restablecer esos servicios con más unidades, sino que iba a utilizar las mismas que tenía Cutcsa. Por lo tanto, se iban a sacar cincuenta coches del sistema, pero la empresa iba a tomar a dos personas por coche para trabajar y en aquel entonces eso permitía bajar $1 el precio del boleto.

Entonces, si se quisieran hacer las cosas bien a nivel municipal, y se le sacaran los permisos que le sobran a la empresa mayoritaria, el precio del boleto podría bajar $4, y no se le tendría que tocar ningún peso al trabajador. De esa manera las cosas serían más justas, si realmente se hiciera una política en favor del usuario y no de una empresa.

Actualmente se calcula que le sobran entre ciento cincuenta y doscientos coches a la empresa mayoritaria, pero, lamentablemente, al sistema cooperativo le faltan, y aunque pedimos más permisos nunca se nos otorgan, y lo mismo ocurre cuando pedimos cambios de recorrido. Sin embargo, Cutcsa modificó todas las líneas que eran de Raincoop, y nunca devolvió los permisos de las líneas que dejaron de circular. En realidad, si vos no usufructuás el servicio, tenés que devolver los permisos, pero Cutcsa nunca los devolvió. Además, todas esas líneas están trabajando en las que compiten con el sistema cooperativo.

Por lo tanto, la guerra que teníamos en Raincoop con las líneas 21 y 64 actualmente la tenemos por cualquier línea de Ucot y Coetc, porque las de Cutcsa se superponen -y superpueblan- con las del sistema de cooperativas.

Ustedes me dirán que este es un problema municipal, y es así, pero en parte también es un problema nacional, porque el gobierno también realiza aportes a la Intendencia por el transporte.

Como trabajadores no queremos seguir perdiendo plata; asimismo, queremos -nos gustaría generar interés en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en el sistema político- que se cree un nuevo plan estratégico para la ciudad de Montevideo. Habría que cambiar la matriz que se quiere imponer, que es la del modelo latinoamericano -que fue concebido para ciudades como Santiago de Chile, u otras que están ubicadas en la cordillera, que son chorizos-, y que se implementara el modelo europeo, que es

totalmente opuesto, y que puede tener un costo mucho menor que el del plan que se quiere ejecutar.

Nosotros vinimos a la Comisión para poner la situación en conocimiento de los señores diputados porque no queremos que se siga haciendo política con nuestro salario; no queremos ver el cierre de otra cooperativa y queremos que el sistema de transporte mejore por el bien de la sociedad y de los usuarios.

SEÑOR CORONEL (Pablo).- Quiero agradecer a los diputados por recibirnos en la Comisión.

Nuestra situación es bastante compleja como la que atraviesan otras empresas del país. Por lo tanto, lo que estamos viviendo no es una realidad ajena ni particular del transporte.

Queremos dejar claro que el salario de los trabajadores del transporte se viene relegando desde hace más de dieciocho años. Esta no es la primera entrega que vamos a hacer de nuestro sueldo porque es algo que se viene produciendo en forma sistemática. Esas pérdidas se han producido a través de acuerdos salariales o aumentos que fueron relegados, es decir, se entregaron aumentos que nos cumplían, ajustados al IPC, y por distintas circunstancias -tema sindical- se resolvió no cobrarlos, entonces, seguimos perdiendo salario.

No hemos venido aquí a plantear que no queremos una rebaja salarial porque es algo que nos viene ocurriendo desde hace mucho tiempo, y a tal punto, que diferentes empresas tuvieron que cerrar.

Por otra parte, quiero dejar claro que en el transporte hay diferencias muy importantes con respecto a los aportes fiscales al Estado. En realidad, las cooperativas realizan el 100% de los aportes correspondientes al BPS y demás aportes fiscales, como cualquier trabajador debería hacerlo, pero es algo que en el resto del transporte no pasa, porque hay otra empresa que no aporta lo que debe.

Entonces, la resolución que tomó la Intendencia -que tiene visos de decreto- nos impacta porque, económicamente, hay una diferencia abismal entre unas y otras empresas. Estoy hablando de millones de pesos que no entran a las arcas al Estado, que no se aportan como corresponde. |Lógicamente, si la Intendencia dice que va a decretar o a resolver -como dicen ellos- un 7,5% para los trabajadores, más un 5% para las empresas, eso constituye una clara asimetría, porque no discrimina las situaciones por las que está pasando cada una de las empresas de transporte, que tienen distintas realidades, principalmente, económicas. Lo cierto es que, además, se pide un 5% de rebaja a las empresas. ¿Cuál es el problema? Que cuando se trata de cooperativas, esa rebaja se carga al trabajador. Entonces, ese descuento del 7,5% en la masa salarial, en realidad, pasa a ser 12,5%.

Entonces, a partir de la asimetría y la falta de justicia por parte de la Intendencia, la situación es bastante compleja, porque no se analizan las realidades particulares de cada una de las empresas.

No pedimos ningún privilegio, no pedimos aumentos salariales; sí pedimos simetría y equilibrio en lo que refiere a rebajas, ajustándolas a las realidades de cada empresa para que no impacten de cierta manera en las que aportan en forma diferencial al Estado y, de otra, en las cooperativas, que aportamos al Estado con respecto al 100% de todo lo que generamos. La resolución es claramente asimétrica. Reitero que no pedimos privilegios; sí pedimos que sean justos y equilibrados en este tipo de situaciones.

Lógicamente, existe un abuso con respecto a las prestaciones del BPS, porque alguna empresa autoriza la realización de horas extra mientras el Estado subsidia el seguro de paro de los empleados. Esto no se comprende. Se supone que las empresas envían a los empleados al seguro de paro para bajar costos; entonces, no se podría permitir que se hicieran horas extra. Además, no se aporta al BPS por esas horas extra que se hacen.

Quiere decir que hay una clara irregularidad y una diferencia abismal entre lo que puede impactar ese 7,5%, más el 5%, y sumado a -que no lo estamos mencionando acá- relegar alrededor de un 5% como correctivo a la baja del salario para el mes de setiembre, que no lo vamos a cobrar. Así que estamos hablando de un 7,5%, más un 5%, más otro 5%, es decir, 17,5% de rebaja salarial, mientras en los medios de comunicación se dice que es 7,5%. Y se dice: "¡Es injusto! Es un 7,5%. ¡Vamos arriba! ¡Estamos aportando todos!".

Como expliqué anteriormente, hay cuestiones irregulares que habría que corregir porque, inclusive, van en perjuicio del Estado, en perjuicio del BPS. Es nada más que eso; no queremos privilegios; solo queremos una situación equilibrada.

Las cooperativas cumplimos con todas las obligaciones fiscales y ese dinero se vuelve a volcar al BPS, pero en otras empresas ese dinero se desvía y, lógicamente, el Estado empieza a desfinanciarse.

Entonces, no creo que sea justo que la Intendencia resuelva esto para todos por igual, cuando hay diferencias clarísimas en la situación económica y financiera de las empresas. Además, ya se ha anunciado que esto no termina acá, sino que este es el primer paso y que se presentarán nuevas reestructuras en el futuro. Obviamente, nos imaginamos a qué apuntará todo esto; como es lógico, no se trata de un aumento del salario; ya sabemos que vienen por más. Esto impactará en las cooperativas de distinta forma que en las otras empresas. Parecería que todo estuviera redireccionado hacia un solo lado, que tuviera nombre y apellido.

La situación es esa. Creo que así se resume todo lo que quería trasmitirles.

Nos parece muy serio que todo esto se esté llevando adelante de manera irregular, y entiendo que ustedes tienen que estar enterados de lo que sucede.

Por supuesto, estamos muy agradecidos por que nos hayan recibido. Tenemos un montón de compañeros que nos están respaldando. Les hicimos llegar a ustedes alrededor de trescientas cincuenta firmas de socios -son mucho más, pero esas fueron las firmas que pudimos recolectar- para que supieran que si bien no somos parte del sindicato, hay un montón de gente que está respaldando lo que venimos a plantearles.

Muchas gracias.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Agradezco a esta Comisión por habernos recibido.

Ya llevo treinta años en el transporte. Entré al sector allá por el año 1989, en la época en que comenzaba el subsidio del boleto, que se puso en práctica en el mandato de Tabaré Vázquez en la Intendencia. Recuerdo que en el traspaso había unos US$ 18.000.000 que se destinaron a la rebaja de un 40%, lo cual había sido una promesa electoral.

Desde entonces hasta ahora ha pasado mucha agua bajo el puente. Ha habido una lucha por quién marca la agenda de un servicio tan importante como el del transporte público. Hablamos de un servicio público que es llevado adelante casi en su totalidad por

particulares -salvo en el caso de Salto, donde es la Intendencia la que brinda este servicio- que explotan líneas que son de propiedad de la Intendencia.

La pregunta que uno se hace -como les decía- es quién marca la agenda. Desde hace mucho tiempo noto que en temas de transporte es muy poco lo que se le consulta a los representantes públicos, a los verdaderos hacedores de las políticas públicas, y más lo que se consulta a un particular; basta con encender la televisión y ver quién habla de transporte. Por supuesto que no vamos muy bien. De esa manera, es muy difícil tratar de competir o, sobre todo, brindar un buen servicio de transporte para la población que lo requiere, que no es, precisamente, la más poderosa, sino que, en general, es el trabajador, el que necesita el medio de transporte público para ir a trabajar y no tiene un transporte particular.

Empecé hablando del subsidio porque me parece que esa es una muy buena política. La cuestión es cómo y a quién subsidiar. Sin duda, está dirigido al usuario y se han venido dando mejores beneficios; nosotros estamos a gusto con eso. El problema es que, como es lógico, alguien tiene que pagar la cena. No se puede mantener empresas ineficientes que vayan deteriorando el servicio que prestan y que esto redunde en un mal servicio a la población.

Hoy tenemos un problema, que es la baja de recursos, producto de una crisis que nadie esperaba. Hay una baja importante en la venta de boletos y, a su vez, lamentablemente, hay una tendencia del Estado a retirarse ante una realidad en la que es necesario que esté presente, al igual que está presente cuando suceden catástrofes en el campo, llamémosle sequías o inundaciones, porque esto, para el transporte, ha sido una catástrofe. Y es muy difícil que los trabajadores la terminen asumiendo, por más voluntad que haya.

Como decía, en cuanto a los subsidios, hay una historia en el sentido de ir retirándose de a poco. Recuerdo que en aquel momento uno de los rubros que se subsidiaba era el Imesi, que estaba en el gasoil; había una partida para el Imesi. Hoy se generó el fideicomiso del gasoil. Esto es muy bueno porque, en realidad, retiene la volatilidad que en un momento tuvo el precio del gasoil, pero, en definitiva, termina traduciéndose en rebajas que van al usuario. La cuestión es que hoy hay empresas -nosotros somos cooperativistas de las empresas- que trabajan sin ningún tipo de rentabilidad, y hasta parece natural. Existen muy pocas empresas que pueden funcionar de esa manera, o tienen muy poco futuro. Por eso hablamos de los sucesivos cierres. Además, se dan inequidades a nivel de aportes a la seguridad social porque en algunos casos podríamos decir que figuran de los dos lados del mostrador: ganan salarios, pero aportan como si fuera patrones, lo que, evidentemente, es una trampa a la seguridad social. Por supuesto, eso genera más oxígeno financiero y permite que la empresa se posicione mucho mejor. Si uno tuviera esa posibilidad u optara por esa posibilidad, las cosas serían diferentes.

Entonces, lo que venimos a plantear nuevamente -porque esto lo he dicho más de una vez en que he tenido la oportunidad de venir a esta Casa- es de qué manera se ve el transporte, es decir, cuál es la visión de ustedes sobre el transporte en general: si tenemos empresas enfermas con trabajadores complicados económicamente lo que, sin duda, va a resentir el servicio, o queremos una nueva agenda en el transporte, marcada por las autoridades y no por un actor particular concesionario. Me parece que es necesario hacerse esa pregunta.

Termino mi intervención por acá porque sé que el tiempo de ustedes es importante y les agradezco nuevamente por recibirnos.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Quiero hacer algunas acotaciones.

La cuestión -como decía el compañero Coronel- es que si medimos a todos con la misma vara estamos cometiendo una injusticia, no estamos siendo equitativos. Al aportar como aportamos -que consideramos es lo mejor para el trabajador-, cuando llegan estos recortes, perdemos porque no se contempla nuestro sistema de aporte. En los últimos años la Intendencia se ha rodeado de tecnócratas, de gente que maneja números, y nada más, que sostienen que esos son los números y que tienen que dar. Pero nos estamos olvidando de que estamos resintiendo el servicio a la población, y de que esas políticas de esa gente que maneja números, lo único que hacen es favorecer a la sociedad anónima.

¿Por qué el sistema cooperativo tiene que tener un margen de horas extra? Porque al tener menos coches de los que deberíamos, las unidades deben estar mayor cantidad de horas diarias en la calle, para dar el servicio a nuestros usuarios. Voy a poner un ejemplo. Con el recorte de horas extra a casi cero dentro de la paramétrica, yo, que trabajo en la Línea 222, suburbana, y que antes relevaba en Comercio y Avenida Italia, ahora tengo que relevar en el Geant o en el centro comercial Costa Urbana. Tengo que salir de los límites de Montevideo para relevar a mi compañero que trabaja de mañana y que cumple las siete horas treinta minutos de trabajo cuando llega a dicho centro comercial. Para no pagar cuarenta minutos o una hora extra, que es lo que demoraría en llegar a 8 de Octubre y Comercio o a un lugar dentro de los límites de Montevideo, nosotros tenemos que salir a buscar el relevo fuera de los límites de Montevideo. Hasta eso llegamos.

Lo de las cuatro horas es para que dejemos de circular; para que el sistema cooperativo reduzca sus frecuencias. Por ejemplo, en la Línea 427 la frecuencia entre coche y coche es de doce minutos, pero al tener menos coches en la calle no pasamos cada doce minutos, sino cada veinte minutos, y en esos veinte minutos de ventana que tenemos Cutcsa se nos mete con los coches que les sobra. Entonces, nosotros recaudamos menos en épocas de crisis, mientras la otra empresa sale a recaudar más con los boletos que nosotros dejamos en la calle. Por tanto, no estamos siendo equitativos, y lo que nosotros queremos es que seamos equitativos.

Esto se viene dando desde hace años; hay ríos de tinta en versiones taquigráficas en la Cámara de Diputados y en la Cámara de Senadores sobre esta situación. Aspiramos a que en algún momento alguien diga: "Muchachos, basta; vamos a hacer una política nacional de transporte, porque el Estado, el gobierno central -esto involucra a todos los partidos- está poniendo plata en el sistema y se nos está yendo por un tubo". Los dineros están siendo mal distribuidos; la eficiencia no es reducir salarios. Voy a compartir una frase que utilizó la economista Raffo: "El ahorro no está en reducir salarios; el ahorro está en cómo se invierte". Creo que estamos invirtiendo mal en materia de transporte.

Nada más. Gracias.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Quiero hacer una aclaración.

Sabemos que estamos en un momento de crisis en el transporte y que si no hay una solución a partir del gobierno nacional y de las intendencias, el problema es terminal, porque la crisis sanitaria ha generado una crisis impresionante. Por eso me llama la atención que se hable de posibles rebajas del boleto, cuando todos sabemos que si el precio se ajustara a la realidad de las empresas y no hubiera subsidio, valdría $ 30 más. Entonces, hablar de $ 4 de rebaja es de otro mundo; de otro mundo que no sabemos si existía, pero no es la realidad hoy. Eso no se puede sostener. Si no hubiera subsidio del

gobierno nacional -que yo creo que va a haber, porque el gobierno nacional no va a dejar caer al sistema-, el sistema se destroza; y lo sabemos.

Yo estuve reunido con los trabajadores de las cooperativas y ellos hablaban del 7.5% y nunca del 5%. ¿Eso es para los cooperativistas?

Es evidente que el sistema de transporte tiene una dificultad. Comparto con ustedes que hay una inequidad obvia entre una empresa que tiene una enorme potencialidad -no monopólica, pero cerca a veces del monopolio- y las cooperativas. Esa es una realidad estructural, que es difícil de resolver y es un problema.

El otro problema es el que ustedes señalaban, y es que Cutcsa tiene patrones y trabajadores; pero las cooperativas también tienen cooperativistas y trabajadores. Son situaciones diferentes. Ante la crisis, las soluciones por parte de la intendencia, también fueron diferentes. Cutcsa resolvió e hizo un acuerdo a partir del presentismo; COME también resolvió a partir de las soluciones internas y de los instrumentos que la empresa tenía. El problema ahora está radicado en las cooperativas. Digo esto para que todos sepamos cómo es el panorama; no es igual para todos, porque cada empresa tiene su particularidad y eso les ha permitido -lamentablemente, desde mi punto de vista, porque yo creo en las soluciones colectivas y no individuales- ir a cada una por su lado y resolver parcialmente.

Me dejó muy preocupado lo que ustedes dijeron y creo que hay que aclararlo porque somos parlamentarios y tenemos responsabilidades. Cuando se habla de empresa, ¿se refieren a Cutcsa?

(Diálogos)

——Es Cutcsa. A mí me preocupa cuando hablan de inequidades de los aportes al Estado, sobre todo, porque aquí se dijo que era a partir de una resolución de la Intendencia esa inequidad, lo cual que me parece poco probable, porque las leyes nacionales no las resuelven las intendencias.

Eso para mí es una denuncia, porque se está hablando de evasión al Estado y quiero que se especifique. Nosotros no podemos escuchar eso y ser pasivos; ante esa denuncia tenemos que actuar.

Queremos que se especifique claramente cuál es la evasión al Estado, cómo se produce, qué empresa lo produce y con qué instrumento.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Por supuesto que el sector de empleados de Cutcsa y de COME llegaron a un acuerdo. Pero es muy fácil porque ellos tienen gorduras, que los cooperativistas no tenemos.

Lo del presentismo no es tan así. Un empleado de COME recibe 500% de lo que se llama quebranto, que está en aproximadamente los $ 7.000, mientras un cooperativista de quebranto no pasa los $ 1.200. Ahí hay $ 6.000 de diferencia en un rubro entre sociedad anónima y el sistema cooperativo. Entonces, es muy fácil; cuando yo tengo que sentarme a negociar y decir: "Me bajo", no estoy perdiendo salario, sino ingreso. A nosotros en el sistema cooperativo ya no nos queda gordura, entonces, estamos perdiendo salario. A nosotros nos están tocando el salario.

En Cutcsa ¿por qué tienen gordura? Porque al aportar por ficto ese dinero que la patronal no vuelca al Estado le permite manejar o mejorar los rubros y situaciones laborales, incrementando, por ejemplo, el presentismo. Tengo entendido que COME cobra cinco presentismos al mes y en el sistema cooperativo se cobra cuatro. Entonces, ¿quiénes son los que tienen las gorduras? ¿Los trabajadores cooperativistas? No; si a

mí, como trabajador vienen y me dicen: "Mirá, te quedás sin trabajo o te bajás de tus ingresos tal porcentaje". ¿No me estás tocando el salario? Y quédense tranquilos que lo voy a firmar de ojos cerrados, pero ya cuando no tengo nada más y tengo el salario pelado y me vienen a decir: "Es el salario..."-, yo voy a pelear el salario y voy a pelear también la fuente de trabajo; y voy a pelear también porque no caiga el sistema cooperativo, porque durante años hemos venido resignando, hemos hecho la vista gorda y nos hemos aguantado en el molde por salvar nuestra cooperativa. Pero nos queda poca cosa para cambiar, y cuando vienen los ajustes municipales nos queda poca cosa para negociar o para perder. Tenemos miedo de que en algunos de estos cierre de canilla -ya que está muy de moda estos cierres de canilla- nos digan: "Muchachos, ahora la cooperativa hay que cerrarla". Nosotros no tenemos más que perder; o es el salario…Tenemos miedo de que pase lo mismo que con la ex Raincoop, que con el visto bueno de la Intendencia se estableció que para salvar la cooperativa los trabajadores tenían que donar jornales. Donamos durante dos o tres años jornales queriendo salvar a la cooperativa, y la cooperativa se nos fue; ahora no podemos darnos ese lujo. Quedan dos cooperativas nada más y la porción de la torta en cuanto a la distribución de mercado que teníamos entre sociedad anónima y cooperativa ha disminuido y cada vez es más grande el de la sociedad anónima.

Gracias.

SEÑOR CORONEL (Pablo).- Capaz que el diputado interpretó mal mis palabras o yo me expresé mal. No se trata de que la Intendencia sea la que resuelva que haya una diferencia o una inequidad o una asimetría en los aportes. Eso son las empresas. No resuelve ella.

Lo que dije fue -quizás, pueda corroborar en la versión taquigráfica- que la rebaja salarial para los trabajadores, por lo menos, en lo que se refiere a la situación pública y mediática es del 7,5%. Eso es una resolución de la Intendencia. Eso es así. A su vez, a esa resolución se suma el 5% a las empresas.

En el caso particular de las cooperativas, eso que se llama un descuento empresarial, como somos socios cooperadores, el consejo directivo de las cooperativas decide que todos somos dueños y que todos conformamos esa empresa. Por tanto, se suma, por lo menos, yo diría en forma asimétrica o desigual con respecto a lo que puede pasar con la empresa mayoritaria que va al 7,5% de descuento a los trabajadores -tanto a lo que ellos denominan obreros, que son empleados, o propietarios, que son algunos dueños de los coches-, el 7,5% para propietarios y un 5% para la empresa

En el caso de las cooperativas se suman: es el 7,5% más el 5%. Entonces, es claramente desigual el descuento porque impacta en lo salarial. Al trabajador de la empresa mayoritaria se le descuenta un 7,5% y a las cooperativas un 12,5% porque somos todos; la cooperativa es la empresa, según el concepto cooperativo.

La suma de la pérdida salarial que venimos teniendo en el correr de este año que se ajustaba en setiembre por el IPC en el entorno del 5%, partiendo de esta pérdida del 12,5% para las cooperativas, significará ya un 17,5% de descuento aproximadamente a los trabajadores de las cooperativas. Lógicamente que hay una diferencia cuando hablamos de aporte porque cuando decimos que las cooperativas hacen el cien por ciento de aporte fiscal al BPS, al Estado, la otra empresa, que es la mayoritaria, hace aportes por ficto e, inclusive, llega a no pagar el IRPF al Estado, cuando en algunos casos -no en todos- puede hasta duplicar nuestros ingresos salariales y pagar menos de la mitad.

Por lo tanto, a mi entender, esto es algo irregular que está sucediendo porque no está ingresando a las arcas del Estado lo que efectivamente se trabaja. | De eso es de lo que estamos hablando.

Entonces, no se aporta IRPF y, lógicamente, después en algunos casos tal vez se pueda llegar a aportar un mínimo, pero no lo real, es decir, no por lo que pagamos las cooperativas. Yo, por ejemplo -esta es una hipótesis, porque cada uno puede hacer más o menos horas-, puedo estar pagando $ 7.000 de IRPF además de los aportes al BPS, pero en la empresa mayoritaria ese aporte está cercano al cero. Entonces, cuando a mí me dicen que me van a descontar $ 15.000, aproximadamente, hay $ 7.000 que yo aporto al Estado como cooperador, mientras que la otra empresa no. Hay un impacto y la Intendencia solicita que nos bajemos, pero ya estamos rebajándonos el sueldo, aportando el cien por ciento al Estado con nuestro salario. Sumado a eso se quiere ese 7,5% -como especifiqué antes-, más un 5%, que es empresarial, que también iría directamente al salario de los cooperadores, más ese correctivo de setiembre, de aproximadamente un 5% más, por lo que se llegaría a un 17%, más aportes del 100%. ¿Esto es equitativo? ¿Es justo? ¿Es regular lo que se está llevando a cabo?

Se debería hacer un estudio integral de las distintas realidades del sector transporte, porque claramente estamos diferenciados. Ya venimos perdiendo y aportando lo que nos corresponde, como todo trabajador debería hacer; todos deberíamos estar aportando el 100% de los tributos fiscales, de todo lo que corresponde a las arcas del Estado, pero eso no pasa en el sector transporte en forma equitativa. Eso es lo que venimos a expresar. No pedimos privilegios; pedimos equilibrio. Simplemente, quería dejar eso claro.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Lo importante era aclarar que no había una evasión, sino una inequidad.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Hemos hablado de salario; ahora hablemos de que con estas medidas el sistema cooperativo va a circular menos de lo que está circulando, y nosotros vivimos del boleto. Imagínense el perjuicio que va a ocasionar al sistema cooperativo si empezamos a circular menos, y el beneficio que tendrá la otra empresa, que quiere que nosotros circulemos menos. Vamos a recaudar menos y la otra empresa va a recaudar más por nosotros, que tendremos que guardar los coches. Ahí está el desequilibrio y la inequidad de la que hablaba el compañero. Es decir que esto es más que una crisis.

También quiero dejar bien claro que estas políticas se vienen dando desde ya hace unos cuantos años. Se incrementaron con el cierre de Raincoop -que quede bien claro-, y ahora se ven acrecentadas por la pandemia que se está viviendo a nivel mundial, que lamentablemente la administración del intendente Di Candia quiere que sea pagada por los trabajadores, aunque sabemos que el movimiento sindical sostiene que la pandemia no la deben pagar los trabajadores. Por eso estamos acá.

A la vez, quería aclarar al señor diputado Varela que si bien en las cooperativas todos somos obreros, porque una cooperativa se compone de trabajadores que se juntan para autogestionar su propio emprendimiento, también debemos tener, por ley, cierto porcentaje de empleados, que para nosotros son como un socio más, porque representan un compañero más de la cooperativa. Ellos no recibirían el descuento que planteó Pablo Coronel en su intervención, sino que recibirían el descuento de empleados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por la exposición. La hemos escuchado con atención, nos damos cuenta claramente de que este es un problema muy complejo y de las inequidades que hay.

A continuación recibiremos al señor ministro de Transporte y Obras Públicas -que ya está esperando-, a quien le vamos a trasmitir de primera mano esta inquietud.

En la versión taquigráfica ha quedado constancia de lo expresado por ustedes. Haremos los contactos con quien corresponda, es decir, con la intendencia y con otras comisiones del Parlamento para tratar de aportar en la solución de la problemática planteada.

Les agradecemos enormemente la presencia.

SEÑOR CORONEL (Pablo).- Los agradecidos somos nosotros.

(Se retira de sala la delegación de cooperativistas de Coetc y UCOT)

(Ingresa a sala el señor ministro de Transporte y Obras Públicas acompañado de una delegación)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión tiene el agrado de recibir al ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Luis Alberto Heber; al subsecretario, señor Juan José Olaizola; al director nacional de Transporte, doctor Pablo Labandera, y al asesor, señor Bruno Marín.

Esta invitación está motivada en un par de temas. El primero y más importante es saber de primera mano, escuchando al señor ministro, cuáles son los planes estratégicos o los principales lineamientos de esta Cartera de cara al presupuesto quinquenal. A la vez, nos gustaría que se comentaran algunos planteos realizados por delegaciones que hemos recibido en cuanto a las medidas a tomar en el transporte departamental e interdepartamental a raíz de la epidemia de coronavirus

Asimismo, querríamos que se hiciera referencia a la terminal fluviomarítima a ubicarse en el Predio Mauá. Esos son los principales temas, pero recién se acaba de retirar una delegación de las empresas cooperativas de transporte urbano de pasajeros, que nos hizo algunos planteos que también les vamos a trasmitir.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Es un verdadero placer estar en esta Comisión.

Entiendo que realmente esta es una sesión de trabajo y considero que es la primera de muchas que vamos a tener. El tema del coronavirus nos ha generado distorsión. A mí me habría gustado venir a charlar durante el primer mes acerca de temas de obras, de transporte, de puerto, de aeropuerto, y de puertos en términos generales. Esta Cartera es muy abarcativa y muy problemática, y sin perjuicio de las diferencias de carácter ideológico que podamos tener en muchos ámbitos, aquí es donde a veces se dan menos diferencias, porque las obras no tienen ideología; quizás, su objetivo sí pueda tenerlo, pero el sentido común es lo que nos debe regir en cuánto a cómo manejarnos y hacer rendir mejor los dineros públicos, que es uno de los temas que nos preocupa, especialmente, en la situación económica en que se encuentra el país, que se vio agravada por la pandemia. Tenemos una situación complicada por delante, donde este Ministerio y el de Vivienda son claves en cuanto a una acción anticíclica, de la que tanto se habló -ahora sí es anticíclica- para que el Estado cumpla un rol de trabajo, de empuje y de inversiones, que no siempre la actividad privada puede hacer. En este sentido, confiamos mucho en la cartera. Este es el marco en el cual nos encontramos.

Estos meses, producto de la pandemia, nos han obligado a trabajar de puertas adentro, es decir, mirando los números, viendo dónde estamos parados y cuáles son las dificultades. Algunas cosas pude decir en la instancia de consideración del proyecto de ley de urgente consideración, pero fueron titulares, y en esta Comisión especializada

deberíamos profundizar en muchos de los temas que nosotros mencionamos en esa ocasión.

Nosotros tenemos un plan de obras que queremos presentar al Parlamento en la instancia presupuestal, ya que no tenemos posibilidad de llegar a la rendición de cuentas. Algunos nos preguntaron si no queríamos venir a la rendición de cuentas, pero voy a ser bien sincero: todavía tenemos una discusión interna. Nosotros estamos en la plena elaboración del presupuesto, que ya lo tenemos. Si ustedes hoy me preguntan si este Ministerio sabe cuál será su presupuesto, puedo contestar que claro que lo sabe. Tenemos el plan de obras ideal, pero todavía no hemos caído en la discusión interna, que como todos ustedes saben -porque lo bueno de esto es que todos hemos estado de un lado y del otro del mostrador-, los recursos son limitados, aunque no sabemos cuán limitados son.

Esta semana me reuniré con la ministra de Economía y Finanzas, y pretendo hacer lo mismo la próxima semana con el director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. En ambas instancias discutiremos la financiación del plan para hacer las adecuaciones necesarias. Pretendemos que no haya tijeras fuera del Ministerio; nosotros seremos las tijeras dentro del Ministerio. Si tenemos que adecuarnos a una realidad económica, lo haremos; habrá quien diga que no debería ser así, que deberíamos gastar más acá y menos allá, pero somos nosotros quienes adecuaremos ese plan de obras, no el Ministerio de Economía y Finanzas ni la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Ellos nos tienen que dar los números, decir hasta dónde pueden llegar.

Ese plan de financiamiento implicará una gran discusión -sana, buena- para encontrar los mejores caminos que nos permitan alcanzar el objetivo. Ahí cumple un rol muy importante la Corporación Nacional para el Desarrollo, que es el brazo ejecutor privado; público, porque es del Estado, pero que actúa en el derecho privado. Destaco que fue utilizado por la Administración anterior en forma correcta; nosotros tenemos que seguir andando por ese camino. Es necesario captar el interés en fideicomisos que adelanten plata para invertir en obras, que no tenemos en el presupuesto. No puedo saber cómo armamos el fideicomiso si primero no conozco los números del Ministerio de Economía y Finanzas y de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Estoy en esa tarea.

Para el plan de obras que tenemos ideado pensamos en un presupuesto de US$ 400.000.000 por año. Hoy el Ministerio tiene US$ 200.000.000. Estos son números redondos. A esa cifra se aplicó el 15% de reducción. Con mucha dificultad estamos tratando de cumplir con ese porcentaje. Quizá, cuando venga la instancia presupuestal tengamos que decir eso, pero con los números precisos, concretos, planificados, planillados. Tanto el subsecretario como yo somos partidarios de utilizar planillas que nos permitan observar la situación. Iremos adecuando el plan de obras de acuerdo con la realidad económica del país, que todavía se está mirando en forma global, y no cartera por cartera.

Esta situación puede ser un panorama para 2021, pero pretendemos que no sea para todo el quinquenio. Esperemos que el panorama sea ascendente y que nos permita llegar a los US$ 400.000.000 y, cuanto antes, mejor. También se podrían buscar otro tipo de actores que nos ayuden en la ejecución de obras de vialidad, por ejemplo, concesiones o contratos crema. Así podríamos sacarnos costos que nosotros tenemos que solventar y no tenemos presupuestados. Para nosotros son muy importantes las próximas semanas porque intentaremos definir con el equipo económico dónde estamos parados.

Además, con el señor subsecretario y el doctor Labandera tuvimos que lidiar con las consecuencias de la pandemia en el transporte, lo que también implicó recursos. La

sociedad uruguaya generó una deuda con las compañías a las que se les pidió que mantuvieran la conectividad. Hemos tenido que adelantar subsidios no a los estudiantes, ni al precio de los boletos, sino a las empresas, como consecuencia de la pandemia. Durante este tiempo no hubo boletos de estudiantes, pero lo dimos en la misma proporción. Después, los detalles los dirá el doctor Labandera. Por ese motivo, generamos una deuda con las empresas de transporte y quiero compartirlo aquí con ustedes. Todos tendremos que mirar hacia adelante.

(Diálogos. Hilaridad)

——Esa deuda la tendremos en el futuro; todavía no la hemos dimensionado en su monto final. Por ahora hemos adelantado subsidios que íbamos a dar en octubre, noviembre y diciembre, pero cuando lleguen esos meses, tendremos un problema. Vamos a ver si la creación de un fideicomiso del transporte pueda ayudarnos a tirar la deuda años hacia adelante para financiar lo que estamos gastando en dar asistencia a las compañías de ómnibus.

Ya lo he hecho en forma pública, pero quiero destacar nuevamente que las empresas de ómnibus se han portado excelentemente con el país. Hay que ajustar algunos detalles, porque no se cumple con las normas, pero han mantenido la conectividad. Inclusive, les pedimos horarios especiales para atender el reinicio de clases. Tuvimos dificultades en lugares donde no existen líneas de ómnibus y la situación se debe resolver la asistencia por medio de camionetas contratadas para transportar estudiantes y que ninguno quede atrás. Hago este planteo como una luz amarilla hoy, pero que será roja en octubre. Todavía no llegamos a la normalidad como para decir que ha ido creciendo la utilización de los medios de transporte colectivos, pero aún no se ha llegado a niveles anteriores.

Quizá el director puede señalar exactamente cuánto hemos ido mejorando.

Ahora me voy a referir al tren, que es un tema que me preocupa mucho porque tenemos plazos que cumplir. Debo precisar algunos números que mencioné en oportunidad de la interpelación que se nos realizó. En ese momento hablé en función del contrato que tenemos con UPM, que establece la fecha para el 22 de febrero de 2022. Pero hay otro contrato con la empresa del ferrocarril que establece otra fecha, porque es a treinta y seis meses de la firma, que se consolidó el 24 de junio de 2019. Días pasados tuvimos una nueva negociación con UPM y planteamos esto con mucha preocupación. En esa instancia desde UPM se nos señaló que la fecha es la establecida en el contrato con el tren, no con ellos, es decir, cuatro meses más y tres meses para el ajuste de funcionamiento. O sea, estamos hablando de setiembre de 2022. Quería dar esta información para que esté en manos del Parlamento.

En esa obra vamos a un ritmo lento. Tenemos dificultades con las expropiaciones; alrededor de cien de ellas están vinculadas directamente a la obra y con muchas tenemos litigios judiciales. Como la obra es lineal, no podemos ir haciendo partes. Nosotros tenemos que entregar al Grupo Vía Central toda la línea expropiada, para que no encuentre frenos. Además, las expropiaciones no se concentran en un solo lugar, sino que están a lo largo de la línea.

Hemos aprobado el proyecto ejecutivo, con observaciones, porque el Grupo Vía Central nos debe información, sobre todo, de cuál es el cronograma de obras y cuál el estado de suelo. Entonces, vamos trabajando, pero hay muchos actores involucrados que, a veces, nos ayudan por tener garantías, pero nos complican cuando hay plazos. La empresa Ineco es la encargada de controlar; la Corporación Ferroviaria del Uruguay es la supervisora; y Ferrovie dello Stato Italiane que es un auditor externo. Debemos ir

manejando esa situación porque a veces no nos dicen lo mismo y el Estado debe optar. Debo confesar que tenemos dificultades, pero las venimos resolviendo de la mejor manera, dejando presente lo que cada uno pueda decir a fin de establecer el proyecto ejecutivo para obligar a que empiecen a presentar el cronograma de obras, que todavía no comenzó. Por ahora se desmanteló la vía del tren, pero no se realizó ninguna obra. Estamos urgidos y preocupados porque la obra comience cuanto antes porque si no, el tiempo no nos alcanzará. En este tipo de obras no es suficiente contar con cuatro o seis meses más. Ojalá que cuando empiecen, podamos llevar un buen ritmo. De acuerdo con los cálculos que tenemos estamos atrasados seis meses; esperamos recuperarlos en el tiempo que nos queda por delante. Este tema está presente en nuestra Cartera y gran parte de nuestras preocupaciones, junto a las PPP. |Ustedes ya me han escuchado decir que tenemos que conversar con la oposición sobre las PPP, porque quiero sacar adelante las que están en trámite, ya que quiero que sean una realidad; hay tres que se están ejecutando y cuatro que están en trámite. Una de ellas, la de la Ruta Nº 14, que va desde Sarandí del Yí hasta Lazcano, está más complicada porque los financistas se fueron, y se está tratando de sustituirlos.

Asimismo, hay tres que están muy avanzadas, pero el avance es desesperante. En realidad, entiendo lo que sentía el exministro Rossi cuando se enojaba con las PPP, porque así me siento yo en este momento. ¿Por qué? Porque los organismos de financiación de las PPP quieren que en el contrato se incluyan cláusulas relativas a la pandemia o de fuerza mayor como un riesgo más, y eso obliga a cambiar los contratos. Entonces, si los contratos se cambian, deben ir a la OPP y al Ministerio de Economía y Finanzas, y después tienen que volver al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Además, todo debe hacerse por escrito, lo que es muy burocrático y pesado, lo que genera desesperación. En ese sentido, debo confesar que cuando vino la gente de Rocha -vino gente de todos los partidos e, inclusive, la intendenta- les dije que el Circuito Nº 3, que comprende a la Ruta Nº 9 y a la Ruta Nº 15, ya estaba saliendo, porque me habían dicho que "ahora" empezaba, pero el "ahora" en la Administración pública es muy distinto del "ahora" del común de los mortales. En realidad "ahora" puede ser dos o tres meses más. Y por eso se siente esta desesperación cuando uno está de este lado del mostrador, ya que los informes van y vienen. Además, ahora es la financiadora que tiene que dar la última carta, si bien todo está muy avanzado.

Inclusive, cuando el exministro Rossi fue a la Junta Departamental de San José -en esa ocasión le dio aquel desvarío que lo tuvo fuera del Ministerio unos días- para anunciar que se iba a empezar la obra, y no estaba diciendo nada incorrecto, pero todavía faltan dos meses más. En realidad, pasó enero, febrero, marzo, abril, mayo, junio y va a pasar julio, y la obra no comenzó; queremos -empujando y empujando- que empiece en agosto, pero no creo. Me tengo fe, pero me he dado contra un muro; vengo cascoteado.

Y lo mismo ocurrió con la PPP del Circuito Nº 6, que es el que va desde la Ruta Nº 6 hasta San Ramón.

Entonces, la burocracia es la que nos ocupa gran parte del tiempo. Sin duda, me gustaría recorrer más el país y estar más arriba de las rutas, pero las maneas de papel -como decía un amigo mío- son verdad en esto, tanto de la PPP del tren como de las PPP viales.

Todo esto nos va a obligar a pensar cómo podemos mejorar este instrumento, y una de las formas de hacerlo -lo dejo planteado para que lo vayan estudiando, ya que sería bueno que en el futuro se pudieran implementar estas herramientas, en esta Administración y en las que vengan- sería estableciendo que las PPP no contaran con

financiaciones de bancos internacionales. La financiación debería hacerse a través de bancos locales, y que tendría que ser más corta. Sin duda, el riesgo y el interés serían menores; además, debería ser a diez años. Ya estamos estudiando esa posibilidad.

Por supuesto, el instrumento es bueno, pero si lo hacemos a veintidós años con financiación externa, con organismos internacionales que nos ponen consultores, que nos obligan a contratar auditores y a generar una burocracia como la que ellos tienen a nivel internacional, la ejecución se demora. Entonces, algo que debe ser una solución pasa a ser una tortura. Como dije, la solución no es mala, pero si es a veintidós años, y con bancos internacionales, se transforma en mala.

Por lo tanto, si la llevamos al terreno local, con financiación nacional, sin importar que los bancos sean extranjeros, y a diez años, los riesgos y los costos pueden bajar. Además, los controles los haríamos nosotros; se harían sin toda esa burocracia internacional y sin las consultorías que nos vuelven locos y que no nos ayudan a concretar las obras.

Entonces, dejo esto planteado como una solución para el futuro.

En realidad, tendría mucho para decir, y la instancia del presupuesto va a ser muy interesante porque pretendo venir con mapas de cada departamento para generar la discusión, que creo que es buena. En esa oportunidad voy a venir apoyado por ingenieros de la Dirección Nacional de Vialidad, que son los que van a sostener el planteo del Plan de Obras. Por supuesto, yo voy a estudiarlo con ellos para defenderlo, pero si me convencen de que se debe trabajar en otra ruta, también voy a pelear por eso, porque cuando la discusión está despojada de intencionalidad política partidaria, me abro como para buscar, con sentido común, los mejores caminos.

Si el señor presidente está de acuerdo, voy a cederle la palabra al director Nacional de Transporte para que se refiera al Sictrac.

A nuestro juicio, el tema del Sictrac venía torcido y queremos mejorar esa situación. Es más, el director está haciendo una convocatoria amplia en ese sentido, porque consideramos que es necesario contar con una regulación y una fiscalización satelital de los camiones y de la carga, y es algo que vamos a impulsar. ¿Cómo? ¿De qué forma? ¿Quiénes? Ese es otro tema.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Como todos ustedes saben, el origen del Sictrac se aleja un poco de los cometidos esenciales del Ministerio. En realidad, el nacimiento del Sictrac está unido al intento de regulación del horario de trabajo.

En su momento se planteó un marco de informalidad, que está cuantificado -nadie sabe bien por quién, ni cómo- en US$ 500.000.000; eso fue lo que se dijo, pero no hay ningún estudio que avale esa cifra. En ese sentido, en el marco de la asistencia técnica que nos brinda el BID, a través de un proyecto de cooperación técnica, estamos solicitando, por primera vez, que se haga un estudio numérico, académico y serio, con respecto a la informalidad en el sector. Todos sabemos que el sector tiene una informalidad alta, pero las cifras que se manejan van desde US$ 50.000.000 hasta US$ 800.000.000 por año, pero la verdad es que no existe ningún soporte técnico que avale ninguna de esas cifras. Capaz que son mil doscientos, o tal vez son veinte; no lo sé, pero lo que está claro es que no se sabe de dónde salió el número que se está manejando. Se trata de un número político, no técnico; por esa razón, estamos buscando un respaldo técnico.

No voy a hacer la historia de la evolución del Sictrac porque presumo que todos ustedes la conocen. De todos modos, debo decir que en esta Administración nos

encontramos con un panorama complicado. En realidad, este sistema se comenzó a implementar en 2017, sorpresivamente, cuando todavía no se había establecido ningún mecanismo sancionatorio; por lo tanto, se convirtió en un sistema absolutamente voluntario hasta que se terminara de implementar, pero el 27 de febrero se dictó un decreto que establece un régimen sancionatorio, y que acompaña el decreto original dictado en 2017. Entonces, el Sictrac se convirtió en obligatorio.

¿Qué sucede? Que ese decreto que establece un régimen sancionatorio ante el incumplimiento de la colocación de los dispositivos electrónicos que miden determinadas circunstancias vinculadas al transporte, a nuestro entender, adolece de una serie de irregularidades desde el punto de vista jurídico que son bastante evidentes. La primera es que hay una violación muy clara del principio de legalidad, porque las normas de rango legal que cita el decreto en los considerandos, y que darían soporte a un régimen sancionatorio, no tienen nada que ver con ese sistema.

EL primer decreto que se menciona es el que crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; el otro es el que establece la calificación de los caminos, de 1943. Además, se menciona el artículo 271 de la Ley Nº 17.296, que crea la guía de carga. Se hace referencia a dos artículos de la Ley Nº 19.355, uno que habla de la necesidad de avanzar con los mecanismos informáticos y telemáticos que van apareciendo, y otro que se establece la corresponsabilidad del cargador al momento de la colocación de la carga. Estas normas deberían permitir que el Poder Ejecutivo estableciera un régimen sancionatorio -como se hizo-, pero tal soporte no existe, porque la norma de rango legal no existe. Por lo tanto, el decreto, en ese sentido, es claramente irregular.

Esto está avalado con los servicios jurídicos del Ministerio, los que también plantearon otra serie de limitaciones. Por ejemplo, la imposibilidad de conocer el horario de trabajo del conductor y sus datos personales, ya que se estarían violando otras normas de rango legal; la imposibilidad de conocer exactamente el itinerario del vehículo, minuto a minuto; el momento en que se desconecta la batería del camión, o la alerta al mover el dispositivo, etcétera. Se trata de normas que se establecen en el decreto y que estarían violentando otras normas de rango legal.

Pero lo más importante desde el punto de vista jurídico y político es que el Sictrac nació a pedido de la intergremial del transporte. Seguramente, todos ustedes saben que la intergremial le manifestó al anterior Poder Ejecutivo, al entonces ministro Rossi, la necesidad de contar con algún tipo de instrumento que formalizara al sector y evitara la competencia desleal entre las distintas empresas de transporte, sobre todo, de las de transporte profesional de carga respecto del transporte propio; ese fue el otro tema que también se planteó en su momento.

Sin embargo, la propia intergremial, en una actitud un poco esquizofrénica, planteó formalmente que no era conveniente que se implementara el Sictrac. Es decir que los mismos que poco más de un año antes solicitaron al Poder Ejecutivo que se implementara el Sictrac, luego manifestaron que la forma en que estaba estructurado el control del horario de trabajo no contribuía al sector, y que iba a terminar generando una cantidad innumerable de juicios que podrían ocasionar el cierre involuntario de una cantidad de empresas de transporte de carga. Esa es la primera consideración, que es de orden esencialmente político. La segunda es de orden jurídico, porque el Sictrac establece competencias que son del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y de las oficinas recaudadoras -concretamente, aportes a la seguridad social, al BPS; tributos internos, a la Dirección General Impositiva; tributos aduaneros, a la Dirección Nacional de Aduanas-, pero no normas que refieren al Ministerio de Transporte y Obras Públicas ni tareas que sean de su competencia. Entonces, es un tema esencialmente tributario, de la

Inspección General del Trabajo, en cuanto a las condiciones de trabajo, pero no refleja las competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Las competencias de este Ministerio, como regulador del transporte, son otras, no establecer el control del horario de trabajo.

Aquí hubo una decisión política de radicar ese control desde el Ministerio de Transporte, pero esa decisión política violentó de manera muy clara una cantidad de normas que atribuían competencia no solo al mencionado ministerio, sino a los otros organismos que, de algún modo, quedaban involucrados en ese control.

Por ahí va un poco el tema. Ustedes tendrán alguna pregunta al respecto, pero, básicamente, esa es la fundamentación.

¿Cómo vamos a proceder de ahora en adelante? El ministro ya lo anticipó. En primer lugar, estamos convocando a una discusión a todos los actores involucrados en el Sictrac, como las empresas de transporte de carga propio y profesional, agremiadas y no agremiadas, las dieciocho empresas homologadas que existen como prestadoras de servicios del dispositivo electrónico y todos aquellos que directa o indirectamente tengan un interés vinculado a la problemática que este sistema apareja. Por supuesto, también aspiramos a que concurra el sindicato de los trabajadores, el Sutcra, para que haga su aporte.

En forma paralela, estamos coordinando con el BID la realización de un estudio académico que va a relevar, en definitiva, cuál es el grado de informalidad que existe en el sector y cuáles son las principales fuentes de esa informalidad, que es otro punto que tampoco se ha establecido claramente. Ahí hay una discusión que va desde las horas de trabajo y los tiempos de espera, dependiendo de si el transporte es nacional o internacional, porque la realidad en uno y otro caso es diferente; el horario de trabajo, que en uno y otro caso es diferente; la posibilidad de evasión, que también es diferente en uno y otro caso. Existe una regulación mucho mayor sobre el transporte internacional, precisamente, por la necesidad de adecuarse a la normativa del Mercosur; en ese caso, no puedo decir que la informalidad no existe, pero es mucho menor. Hay controles más fuertes en cuanto al aporte, porque las empresas de transporte internacional, para poder circular a través del Mercosur, tienen que registrarse en el sistema Lucía, de la Dirección Nacional de Aduanas y, preceptivamente, tienen que estar al día con el BPS, la DGI, el Banco de Seguros del Estado y demás oficinas recaudadoras. Esto no es así en el caso de las empresas de transporte nacional, más allá de toda la heterogeneidad y peculiaridad de todo el transporte nacional.

Además de esa convocatoria y de ese estudio, pretendemos seguir con una implementación desde el punto de vista técnico. Como el ministro anticipaba, habrá que ver si se utiliza ese mismo dispositivo u otro, de repente, más sencillo, más económico y que se adecue más a los requisitos que pondrá el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Reitero: el ministerio, como regulador, tiene una tarea muy limitada en ese sentido. Si, después, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, la Inspección General de Trabajo, la División Fiscalización de la Dirección General Impositiva, etcétera, entienden que hay que hacer otro tipo de controles y esa información puede contribuir, por supuesto, estará a disposición. Sin embargo, hay normas que muchas veces prohíben, por ejemplo, compartir declaraciones juradas con otros organismos del Estado.

Entonces, pretendemos reordenar toda esa batería de normas que estaban violadas directa o indirectamente, adecuarlas a las competencias y a las necesidades del ministerio, y trabajar desde allí.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero agregar que nos interesa el uso de las rutas, que es esencial para nosotros. El nuevo sistema tiene que indicarnos por dónde se transita y con qué carga. Esto permitiría, inclusive, penalizar cuando un camión cargado en exceso está usando una ruta que no está adecuada para resistir. El presidente de la Comisión entiende muy bien de qué estoy hablando. De manera que para nosotros es esencial contar con eso que ahora no está.

Estamos dispuestos a escuchar y a conversar. Hemos descartado el sistema de control. Queremos uno que contemple lo que al Ministerio de Transporte y Obras Públicas le interesa. Por supuesto, nos interesa todo, también, que no haya trabajo informal. Eso se está tratando en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; hay un consejo de salarios; estamos esperando que eso se pueda resolver en dicha cartera. Por ahora hay buenos anuncios de entendimiento; esperamos que también en esta rama suceda lo mismo. Estamos a la espera de cómo sigue esta situación.

Por último, tenemos que hablar de los puertos. Luego pediré al subsecretario que me dé una mano en esto, porque es un especialista en materia portuaria; tiene un conocimiento mucho más vasto y globalizado que el que puedo tener yo.

A impulso del subsecretario Olaizola, estamos pidiendo un plan maestro portuario de Montevideo, financiado por organismos internacionales que nos traigan a los mejores que en el mundo puedan existir para que nos digan qué tiene que hacer el puerto de Montevideo -y los puertos del país, pero, sobre todo, el de Montevideo- en los próximos treinta o cuarenta años. Voy a pedir al subsecretario que después explique esto con mayor detalle.

En este momento, tenemos una situación de inversión portuaria que no podemos desaprovechar. Tenemos una inversión de la Administración Nacional de Puertos, que es el viaducto, que recorre la perimetral del puerto, que nos cuesta US$ 140.000.000, de los cuales solo tenemos financiados US$ 50.000.000; tenemos que financiar US$ 90.000.000 más. Tenemos esa dificultad.

También se ha tomado la decisión de hacer el puerto pesquero en playa Capurro. Estamos peleando con la empresa; en principio, era una inversión de US$ 110.000.000 que estamos bajando, por lo menos, un 20%. Estamos buscando inversores que estén interesados en invertir en una planta pesquera, de modo tal de pagar un canon y que nos ayuden a pagar el puerto pesquero. Estamos tratando de resolver ese tema.

Y tenemos una situación de conflicto que estamos negociando, sobre la que no puedo adelantar mucho por ahora. Me refiero al lío de los operadores en el puerto, que involucra cifras multimillonarias en juicios. Será eso o no, pero se habla de US$ 1.500.000.000, que queremos evitar. Sabemos que estas decisiones van a ser conflictivas. Esto implica una negociación y una decisión que no sé si vamos a lograr con uno de los operadores o si terminamos de pelearnos con él y yendo a un juicio.

Todas las semanas hemos tenido un contacto, a través de Zoom, con los directivos belgas y sus representantes acá. La buena noticia es que han ido postergando la etapa de conciliación, como una señal de voluntad de acuerdo. Hemos ido avanzando de a poco y todavía no hemos informado al presidente cómo vamos o adónde podemos llegar. Esto se enmarca en la necesidad de espacio en el puerto.

También se estableció una inversión de aproximadamente US$ 18.000.000, que se suman al presupuesto, que corresponde al puerto de Punta Carretas, con respecto a la cual no tenemos una financiación retorno. Los ingenieros de Hidrografía nos señalan que aspiran a captar el turismo náutico -porque demanda de amarras no hay en Uruguay- y

que supuestamente podrían venir barcos desde afuera a utilizar el puerto de Punta Carretas.

Nosotros necesitamos el espacio de Buquebús en el puerto. Ese espacio vale oro: vamos a necesitar más playa de maniobras y actuación portuaria. También voy a pedir al subsecretario que se refiera a este punto y lo describa mejor de lo que puedo hacerlo yo. Y acá surge la posibilidad -porque se ha desarchivado un proyecto- del dique Mauá. Sé que esto ha generado polémica, pero la realidad es bastante dinámica. Agradezco que se haya desarchivado el proyecto, para volver a discutir aquí, en la Cámara de Diputados, acerca del dique Mauá. Sé que implica la enajenación de predios y que hay gente a la que no le gusta enajenar y a la que no le gusta el proyecto. No tenemos nada concreto. Es más, estamos estudiando alternativas a esto, que no descartamos. Al revés, he estado en conversaciones con el empresario, porque quiero que se mude del puerto comercial. También quiero mudar los cruceros, pero no tengo una solución para eso; sí para Buquebús porque el calado que requiere es mucho menor que el de los cruceros. Se está estudiando la posibilidad de que Buquebús, en vez de ir al dique Mauá, vaya a Punta Carretas. Y hemos dicho que no tenemos inconveniente al respecto, pero esa situación todavía no está consolidada. Hay un actor más que se está integrando, que es la Intendencia de Montevideo. He estado en contacto con el intendente y con el secretario general, que están estudiando la posibilidad de que la Facultad de Arquitectura haga un llamado a ideas para ver qué se puede hacer en la retroárea de operación, detrás de los muelles; podría surgir algún proyecto atractivo. Por ahora, no lo hay; es un llamado que se está pidiendo por parte de la intendencia y al que no nos oponemos. Vuelvo a decir que lo que me interesa es que quede libre la zona portuaria. Inclusive, si no tenemos lugar para los cruceros, podrían ir allí, liberando el lugar al que van hoy en el puerto comercial. Lo ideal sería también sacar los cruceros del puerto comercial, pero no tenemos un proyecto acabado.

Entonces, veremos si podemos ir avanzando, con los cuidados del caso, con respecto a este proyecto que voté cuando fui senador y al que le pusimos cláusulas; inclusive, el actual presidente de la República, cuando era senador, agregó instancias de garantía para la administración. En el artículo 1º se establece que si el proyecto no se consolida, no se enajena, no se venden los terrenos, de modo tal de tener la potestad de decir: "Bueno, si hay proyecto sí; si no, no se venden los terrenos". |Inclusive, hay posibilidades de realizar otro tipo de proyectos en el dique Mauá, que no implica el uso de los terrenos que hoy tenemos; hay alternativas. A mí me parece que es importante la posibilidad de contar con este proyecto, porque no sabemos si el de Punta Carretas va a caminar y tampoco si se consolida alguno de estos otros proyectos en el dique Mauá, que no implican la enajenación de terrenos.

Hay dos proyectos alternativos que todavía están en elaboración. Cuando no había nada, era necesario tener; cuando salimos a hablar de que éramos partidarios del dique Mauá, empezaron a aparecer otros proyectos. Son armas que tiene la Administración llegado el momento para invitar a imaginar proyectos alternativos que no impliquen la enajenación en el caso de que no se quiera, o para que se puedan preservar los espacios verdes que se quieren preservar en la zona, con lo cual nosotros también estamos de acuerdo. Una vez que tengamos la posibilidad de venderlo, está muy lejos que efectivamente se construya ahí. Hay alternativas y proyectos que llevan a que no se construya nada ahí; simplemente, puede haber un acceso para una construcción subterránea, un túnel. Hay proyectos alternativos que implican no perder espacio verde. Ahora: si no los tengo, no los puedo poner arriba de la mesa.

Yo creo que podemos avanzar en esto estableciendo cláusulas en el sentido de que no se enajene de ninguna manera hasta tanto no se apruebe un proyecto que sea aprobado por organismos como puede ser la Intendencia municipal, en este caso.

Estamos en pleno período electoral, que se ha alargado, como ustedes saben. Tenemos que esperar el resultado de la elección aquí en Montevideo, como en muchos otros departamentos. Mientras tanto seguiremos hablando, esperando a ver quién es el titular o la titular de la Intendencia de Montevideo para poder tener una interlocución más eficaz. Vamos a continuar avanzando en el proyecto de Punta Carretas. Si se desestima por falta de interés, no tendremos otra alternativa que volver al dique Mauá. Lo que no quisiera es volver al puerto. Yo no estoy enamorado del dique Mauá, ni estoy con anteojeras de que tiene que ser el dique Mauá. ¡No! Yo lo que quiero es tener la posibilidad de liberar del puerto un metraje que, frente a las obligaciones que dije que teníamos, se vuelve indispensable. Tenemos deuda con Capurro, deudas con el viaducto, deudas con el puerto de Punta Carretas. Ahí podríamos hacernos de un área que vale mucho y que nos ayudaría en el puerto para obtener recursos para afrontar las inversiones que tenemos por delante.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Antes que nada saludo al señor presidente, señores diputados, señores secretarios y funcionarios del Parlamento. Es un gusto para mí estar en esta Comisión donde tuvimos cinco años de trabajo fructífero. Acá está el diputado Martín Tierno, un colega con quien trabajamos codo a codo en el período pasado, con bastante suceso en esta Comisión, donde había un grupo muy lindo de legisladores que trabajamos en armonía.

Con respecto al proyecto portuario y al traslado de la terminal de Buquebús a que se refería el señor ministro, yo creo que el proyecto va inserto en lo que es una concepción general de puertos que nosotros tenemos y que tratamos de llevar adelante en esta gestión en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en estrecha consonancia con la Administración Nacional de Puertos. Se trata de una concepción global de lo que tiene que ser la actividad portuaria.

Bien decía el ministro que estamos trabajando con el apoyo de la Corporación Andina de Fomento en el diseño de un plan maestro de puertos y de un plan director logístico para nuestro país, teniendo en cuenta distintos elementos que nos puedan dar un panorama más global y estable a mediano plazo para tener alguna línea rectora de lo que es esta actividad, fluctuante pero fundamental en un país como el nuestro que tiene entre sus principales roles ser un centro de distribución logística en la región. No me quiero extender por ese lado, pero me parecía importante enmarcar el tema para que la Comisión tenga conocimiento de la idea que llevamos adelante.

Dentro de la idea que tenemos de puertos el tema de la especialización de las zonas portuarias nos parece en particular importante. Recién el ministro hacía referencia a que en el puerto de Montevideo, nuestro principal puerto, se puedan ir especializando determinadas zonas para diferentes actividades. Hoy uno entra al Puerto de Montevideo por el acceso Yacaré, por donde entran los turistas, y apenas ingresa al puerto se cruza con camiones con contenedores. Hoy los catamaranes de Buquebús entran al puerto en el medio de los portacontenedores. Tenemos un riesgo por tierra y un riesgo por agua en lo que tiene que ver con el ingreso a la terminal de pasajeros del Puerto de Montevideo. Por suerte no hemos tenido que lamentar accidentes, pero no hay que esperar a tenerlos para tomar las medidas de traslado de la Terminal de esa zona. En otro momento fue una buena solución, pero con el desarrollo portuario ya no es el área más cómoda para la operación de ascenso y descenso de pasajeros de los catamaranes y barcos de Buquebús.

En ese sentido, tenemos un razonable optimismo porque existen varios proyectos, como decía el ministro Heber. Hay interés real tanto de empresarios nacionales como de otros países en el traslado de la terminal de pasajeros. Algún proyecto ha caminado con más rapidez que otros. Es así que estamos estudiando la posibilidad de las dos alternativas, tanto la de la zona de Mauá como la de Punta Carretas. Esta última, por un tema de dragado, sería una zona factible para llevar adelante la obra, ya que se están realizando algunas adaptaciones al puerto de yates con una inversión de US$ 17.000.000 en la zona de Punta Carretas, pero con los resguardos necesarios para la actividad de Buquebús, con el estiramiento del muelle para que puedan atracar allí los barcos y catamaranes. Podría ser una zona viable tanto para una terminal de pasajeros como para llevar adelante en tierra servicios conexos y también algunos desarrollos que se integren a la zona de carácter comercial que puedan hacer factible el proyecto y generar ahí un interés para la ciudad de Montevideo y para la zona del municipio CH. Acá está presente el exalcalde que conoce bien esa zona y la posibilidad de desarrollo que tiene.

Hemos estado trabajando en conjunto con el ministro y con las autoridades de la ANP y de la Dirección Nacional de Hidrografía, atendiendo a los distintos interesados y siguiendo de cerca el tema. Tenemos un razonable optimismo en el traslado de la terminal de pasajeros en este período, llevándola a una locación más adecuada para lo que son las necesidades de la operación de pasajeros en Montevideo.

Nosotros queremos agradecer a la Comisión de la Cámara de Diputados el desarchivo de proyecto de Maúa que se manejó en el período pasado y que se votó en esta Comisión, pero hoy están abiertas todas las alternativas. Estamos considerando las distintas posibilidades para mejorar esa zona de la rambla con un emprendimiento portuario, fundamentalmente, para el traslado de la terminal de pasajeros a una locación más adecuada.

También tenemos la intención de trasladar la terminal de cruceros. Hay privados que han manifestado la intención de llevar adelante un proyecto de este tipo. Sabemos -y esto es una opinión personal y no quiero comprometer al ministro- que la realización de una terminal de pasajeros en Montevideo es de una complejidad mayor, porque implica una inversión de otro monto, distinta a la terminal de pasajeros de Buquebús. Además, somos conscientes de que a comienzos del año 2000 se estuvo analizando la posibilidad de la instalación en el puerto de Buenos Aires de una terminal de cruceros, incluso, fue gente del puerto de Génova, que es un puerto importantísimo en lo que tiene que ver con la actividad de cruceros, es como terminal de cruceros y centro de distribución, y nunca llegó a concretarse. Entonces, no se trata solamente de una inversión importante, sino que va asociada a la calidad aeroportuaria del país. La inversión de una terminal de cruceros va asociada a que el país tenga una conectividad aérea, que haga posible el embarco y desembarco de los pasajeros de los cruceros y de las tripulaciones. Sería un negocio sumamente interesante para nuestro país, pero implica, además de la inversión, generar una conectividad aérea que en este momento no tenemos.

Además, el sector aeronáutico está viviendo una verdadera tormenta de la que no sabemos cómo vamos a salir. También en este caso dependemos de elementos que no son nuestros, que nos vienen dados desde afuera, y que tendremos que esperar la evolución del turismo internacional, de las aerolíneas, de como se seguirá comportando ese sector. Lo tenemos en carpeta. Hemos recibido algunos intereses.

En lo personal soy un poquito más cauteloso en el tema de la terminal de cruceros. Veo más viable el traslado de la terminal de pasajeros, y en eso estamos trabajando.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Me gustaría saber si se analiza el traslado del área naval que es un espacio tan importante. Sé que en su momento se analizó, pero no se pudo concretar.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En lo que tiene que ver con la pregunta del señor diputado Varela, ese tema está en carpeta hace años. Durante el gobierno del expresidente Mujica hubo conversaciones para el traslado entre representantes de la terminal Cuenca del Plata, las autoridades del Ministerio de Defensa Nacional y la Armada Nacional.

Por la información que nosotros tenemos no se estuvo tan lejos del traslado, pero hubo algunas diferencias que no la hicieron posible. Y voy a dar una opinión personal. A mi juicio, el traslado está vinculado -es un tema de interés para nosotros porque quedó ubicada en una zona que hoy es de cargas- al desarrollo de la futura terminal de Cuenca del Plata, es decir, de acuerdo a cómo evolucione -en esto tampoco quiero comprometer la opinión del Ministerio; es una opinión personal y no sé si el ministro la comparte-; está ligado a como termine este proceso de negociación. Ahí veremos si es viable el traslado de las instalaciones de la Armada Nacional hacia el dique Naval del Cerro o si habrá que dejarlo para más adelante.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Saludamos a la delegación, especialmente, al subsecretario Olaizola que, como dijo, compartimos el trabajo parlamentario durante cinco años en el período anterior, junto con otros compañeros.

Cada vez que el ministro viene a esta Comisión -en el período pasado el exministro Rossi y ahora el ministro Heber- las sesiones son largas, porque la temática del Ministerio -como dijo el ministro al principio- toca muchos temas importantes en el quehacer nacional, sobre todo, relacionado a la infraestructura pública de nuestro país.

El ministro nos hizo una presentación a cuenta de más, de la infraestructura vial. Ahí me quedó una interrogante. | El señor ministro habló de US$ 400.000.000 por año, y mencionó que esa era la inversión que la Cartera tenía intención de llevar adelante durante este quinquenio. La pregunta es muy concreta: ¿esa cifra se refiere solo en infraestructura vial, o también infraestructura portuaria, ferroviaria, y otras infraestructuras que maneja el Ministerio de Transporte?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Solo vial.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Solo vial; entonces, va a andar bien si logra cumplir con ese anuncio, ya que en el período pasado hubo US$ 2.300.000.000 de inversión en el quinquenio.

También habló de las PPP, que son un gran tema, y coincidimos -lo hemos manifestado- en que hay que acelerar los plazos. Es muy difícil que en un país como Uruguay, con las necesidades que se tienen en materia de infraestructura carretera -tal vez ahora no tanto, pero igual hay necesidades importantes-, se demore tres o cuatro años desde que se presenta un proyecto hasta que se inicia la obra. Estamos hablando de más de cinco años de demora, lo que en los tiempos actuales parece muchísimo. Escuchamos atentamente la propuesta en cuanto a que la inversión se realice a través de bancos nacionales y que las obras sean chicas y los plazos menores, lo que también permitirá que se pueda realizar mayor cantidad de obras. Vamos a estudiar esa propuesta cuando la tengan pronta, pero en principio estamos de acuerdo con ella.

El diputado Olmos hará referencia al Sictrac, ya que fue él quien cursó el pedido de informes y está empapado en el tema. A nosotros nos había quedado la duda en cuanto a si se iba a avanzar en la implementación de un nuevo Sictrac, pero ustedes aclararon que

van a hacer un estudio pormenorizado, llamando a todos los actores involucrados -lo que nos parece bien- para seguir desarrollando este tema. El señor director nacional de Transporte dijo que se había hablado de que la evasión por parte del sindicato de trabajadores era de US$ 500.000.000.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- No solo del sindicato.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Precisamente, iba a decir que no era solo del sindicato, porque en la Comisión estuvieron empresarios del sector que nos dejaron una denuncia importante acerca de la evasión y, especialmente, del ingreso al puerto de gente que, inclusive, entraba con una cédula que no era la de quien estaba manejando el camión en ese momento, tema que el señor subsecretario conoce porque estuvo presente cuando se hizo esa intervención. Es decir que desde varios lugares se está diciendo que la evasión es muy importante.

El ministro hacía referencia a que le faltaban US$ 70.000.000 para determinado asunto y US$ 80.000.000 para otro, pero si lográramos la mitad de los US$ 500.000.000 de los que se habla ya tendríamos financiados todos esos proyectos a los cuales habló el señor ministro.

También me gustaría saber si ya se tiene algún monto estimativo con respecto al aporte que habría que realizar a raíz de la pandemia en el sistema de transporte de pasajeros, tanto a nivel de Montevideo como nacional. Hemos escuchado por la prensa que se ha hablado de diferentes montos y propuestas, por lo que querría saber si ya tienen estudiado el tema o lo están analizando, ya que es muy importante. Cuando estaban presentes los integrantes de la delegación de cooperativas de transporte de Montevideo el diputado Varela decía que si no hay una inversión por parte del Estado -estamos seguros de que la va a haber- el sistema se cae, y ahí vamos a tener otros problemas aún mayores.

El ministro realizó un anuncio -hizo varios en un programa de televisión que vi- acerca de continuar la doble vía en la Ruta Nº 5, desde Canelones hasta Florida, y junto con el diputado Irazábal le íbamos a pedir que si hay posibilidades se continúe hasta la capital de Durazno en este período. Ese fue un reclamo que surgió de nuestros coterráneos cuando escucharon al ministro hacer ese anuncio, y también coincidimos en que es más que necesario.

Vamos a estar esperando de brazos abiertos el plan quinquenal de obras para saber dónde va a estar la inversión en infraestructura vial, portuaria y ferroviaria de nuestro país, pero queremos comentarles la modalidad que hemos empleado -tal vez el señor subsecretario ya se la haya comentado-, puesto que el señor exministro Rossi, antes de concurrir a la Comisión de Presupuesto, venía a esta Comisión y hacía la presentación para todos los legisladores del interior, departamento por departamento. Esas eran sesiones largas porque venían todos los legisladores del interior, pero interesantísimas y nos permitían saber de primera mano, departamento por departamento, qué se iba a hacer a nivel de la infraestructura vial.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que quedó claro que los diputados vamos a estar esperando ansiosamente la famosa planillita con el plan de trabajo, que recuerdo que el actual señor subsecretario pedía con insistencia.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El señor director nacional de Transporte podrá responder lo relativo a las empresas de transporte y a cuál es el número en que nosotros estamos pensando.

Lo que nosotros hacemos anunciado acerca de las dobles vías me parece muy necesario, pero la pregunta es cómo las financiamos, si las financia el Ministerio de Economía y Finanzas o la Corporación Nacional para el Desarrollo.

De alguna manera tenemos que solucionar ese tema porque el país precisa las dobles vías. Por ejemplo, precisa la doble vía a Durazno; no creo que tengamos posibilidad de llegar a Paso de los Toros, pero allí ya se está construyendo un tercer carril. Nosotros pretendemos llevar la doble vía por la Ruta Nº 8 hasta el empalme con la Ruta Nº 9, y hay una iniciativa privada para hacer obras desde el empalme de las rutas Nº 8 y Nº 9 hacia la interbalnearia.

En el mejor de los mundos tendríamos que llegar a Rocha, pero no creo que podamos lograrlo porque ya hay terceras vías entre Pan de Azúcar y Rocha. A la vez, la doble vía de la Ruta Nº 3 del departamento de San José, entre la Ruta Nº 1 y San José, es otro avance. Si desde la Ruta Nº 6, con la PPP, salimos en doble vía y. después, cuando se llega al empalme con la Ruta Nº 7, la Ruta Nº 6 sigue en una sola vía hasta San Ramón y hace el *bypass* de San Ramón, esa sería una obra que me interesaría mucho, porque nosotros tenemos voluntad de llevar la Ruta Nº 6 hasta la Ruta Nº 26.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Apoyado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pero todo implica recursos; lo vamos a tener que hacer a carretilla.

También queremos terminar la Ruta Nº 1; no puede ser que considerando el principal ingreso de turistas que vienen desde Colonia -le va a interesar a Maldonado- no tengamos una doble vía entre el empalme a Tarariras y Colonia. Es claro que eso lo tenemos que hacer. Quizás, en lo que queda desde aquí hasta la instancia del presupuesto -la pregunta es válida- debamos analizar cómo se va a hacer. Ese es el partido que estamos jugando en este mes de julio para poder venir con los mapas, y estaremos encantados de concurrir a esta Comisión antes a hablar con los diputados del interior; no se olviden de que yo fui representante por el departamento de Rivera y trabajé en esta Comisión de la Cámara de Diputados, y hacíamos ese trabajo por el año 1985.

SEÑOR OLMOS (Gustavo).- Es un gusto escuchar al señor ministro; muchas gracias por asistir.

Quisiera hacer algunas consultas en torno al Sictrac. En la versión taquigráfica del 6 de diciembre de 2017, a la que asistió una delegación de la Asociación de Propietarios de Vehículos de Carga, el señor Ernesto Toledo, hablaba de un estudio del Instituto Cuesta Duarte que hacía referencia a US$ 500.000 de evasión, mientras que según estudios privados esa cifra era de US$ 350.000, y expresaba que: "Esto incluye el no cumplimiento de los laudos, subdeclaración de aportes al BPS, evasión de IRPF. A su vez, como existe el pago en negro, hay toda una informalidad en torno a la DGI […]". Yo entiendo que el control del ministerio debe estar centrado en que de alguna manera quien usa paga, y en asegurar que la infraestructura vial sea correctamente utilizada.

La delegación habló de un estudio que está encarando con el BID -me parece razonable contar con un estudio y datos objetivos con los cuales manejarse-, y mi pregunta es qué plazos manejan para contar con ese producto.

En algunas declaraciones el señor ministro mencionó que uno de los elementos que lo llevaron a suspender la aplicación del Sictrac fueron las dudas en el proceso licitatorio, pero mi duda tiene que ver con cuál es el proceso licitatorio al que se está refiriendo porque, en realidad, hubo un llamado a expresiones de interés en el cual terminaron homologadas dieciocho empresas. ¿Estamos hablando de ese proceso o de otro?

Por otra parte, yo hice un pedido de informes y una de las preguntas que contenía era si había habido reclamos al mencionado Ministerio por parte de algunas de estas dieciocho empresas homologadas, en la medida en que hicieron una inversión en infraestructura, importaron o desarrollaron los dispositivos que tenían que ir en las unidades, las instalaron, tenían contratos con esas empresas y, de alguna manera, tienen un perjuicio económico en la medida en que no pueden rentabilizar toda esa inversión. En ese momento, la respuesta al pedido de informes fue que no había habido reclamos y mi pregunta es si la situación sigue siendo la misma o si hubo cambios en ese sentido.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Voy a tratar de contestar, primero, la pregunta referida al transporte de pasajeros, y después las relativas a transporte de carga.

Cuando surgió la pandemia, a partir del 13 de marzo, necesariamente hubo un cambio en el sistema de asignación de subsidios. Hoy el transporte de pasajeros, además de financiarse con la recaudación, a los efectos de poder mantener una tarifa relativamente estable y razonable, se soporta con dos ingresos fundamentales: uno tiene que ver con el fideicomiso del gasoil, asociado a la cantidad de kilómetros recorrido por cada empresa -simplificando mucho el tema-, y otro con el subsidio al boleto estudiantil, y en ese sentido una realidad es la del área metropolitana -Montevideo y Canelones- y otra la del resto del interior, donde el subsidio estudiantil se cuantifica de manera diferente. Como en Montevideo y Canelones -en menor medida- se puede medir de manera objetiva la cantidad de boletos estudiantiles que se utilizan, entonces, se abona el subsidio al boleto estudiantil en un 100% en el caso de Montevideo y en un 80% en el caso de Canelones, mientras que en el interior esa posibilidad no existe y lo que se ha determinado es una especie de ficto y se asigna el 50% del subsidio del boleto estudiantil sobre ese ficto de acuerdo con cada departamento. |Eso es en base a los convenios firmados entre el Ministerio de Transporte y Obras Pública y las intendencias del interior. Dependía del mes, pero el monto aproximado del fideicomiso del gasoil más boleto estudiantil, en su globalidad era aproximadamente de cuatrocientos millones de pesos mensual. Eso se reparte de acuerdo con criterios objetivos, acordados y establecidos tanto por el Ministerio de Economía y Finanzas como por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Dichos criterios se han mantenido hasta ahora, en cuanto a su fuente de asignación, así como la manera de determinarlos, y se reparten entre todas las empresas reguladas por el MTOP,que alcanza a casi doscientas empresas en todo el país.

Cuando el 13 de marzo surgió la pandemia y la gente y los muchachos que van a la escuela y al liceo dejaron de viajar, se les pidió a las empresas de transporte -como dijo el señor ministro- que mantuvieran la conectividad. Inclusive, en algunas ocasiones se les solicitó esfuerzo extra para que los servicios se concentraran en las horas de intercambio del personal de la salud y de seguridad. Luego de ello, quedó demostrado que el núcleo duro que viaja en el transporte de pasajeros está conformado por enfermeras, enfermeros, auxiliares de salud y personal de seguridad y alguna otras personas, a veces, funcionarios públicos, y representan entre el 20% o 30% del pasaje.

Como se redujeron enormemente los viajes, se redujo también enormemente la recaudación de las empresas, y se generó el primer problema. Todos hemos visto lo que sucedió en este tiempo con cualquier comercio normal: no podía llegar a fin de mes, cerraba, mandaba la gente al seguro de paro, y que Dios dijera qué pasará. Como a las empresas de transporte de pasajeros se les pidió que mantuvieran la conectividad, el Poder Ejecutivo entendió que ameritaba que en algún momento se hiciera una especie de reparación de guerra por ese esfuerzo extra que se les requería. A diferencia de lo que se le solicitaba al resto del Uruguay, a las empresas de transporte se les pedía que trabajaran a pérdida, a efectos de mantener la conectividad.

¿Cómo se sirvieron esos ingresos? Se mantuvo una especie de ficto, un poquito menor a lo que ya venía, que era de aproximadamente $ 400.000.000. En un acuerdo entre los Ministerios de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas se fijó el ficto en $ 390.000.000 mensuales, para ambas transferencias. Además, se comprometieron a que ese monto se va a transferir hasta diciembre de 2020, inclusive. Se están haciendo evaluaciones y consideraciones económicas -también dependerá de cómo siga la pandemia-, pero ya existe el compromiso de transferir ese dinero, más allá de la cantidad de kilómetros recorridos y de la cantidad de estudiantes que suban.

El MTOP realiza un monitoreo casi diario que le permite determinar que, si bien hay una variación entre Montevideo e interior, se ha incorporado casi el 80% de los pasajeros. No hemos llegado al nivel óptimo. Nos consta que hay frecuencias en la que los ómnibus van más cargados de lo que deberían; otras frecuencias tienen un carácter más social, para que puedan viajar las maestras y algunos alumnos. En relación a esto, siempre recuerdo algo que me dijo, los primeros días, el propietario de una empresa de transporte: "prefiero pelearme con el sindicato que con una maestra". Y puedo decir que es así; son innumerables los reclamos que plantean las maestras.

(Diálogos)

——¿Qué sucedió? De algún modo, había que contemplar esa reparación de guerra, y coincidió con el pago del medio aguinaldo. Se está terminando de cuantificar el monto de la reparación de guerra; varía si se contempla o no el mes de junio como extendido de reparación. Las empresas han hecho su cálculo y varía entre US$ 25.000.000 y US$ 31.000.000 por la reparación de guerra. Los servicios del MEC y del MTOP no coinciden, necesariamente, con esa cifra. Se está trabajando desde el punto de vista técnico, inclusive, conjuntamente entre los asesores de las empresas privadas y los ministerios. Hace poco se dio un adelanto de $ 350.000.000, a cuenta del total de esa reparación de guerra, que significó oxígeno, desde el punto de vista de caja, para las empresas y les permitió asumir el pago integral de los aguinaldos. Seguramente, ustedes habrán recibido la noticia de que se logró conformidad y todas las empresas pudieron pagar en tiempo y forma el aguinaldo. La discusión que tienen a nivel de consejo de salarios es otra. Pero ese punto, que era el que se había acordado con las empresas, se cumplió integralmente. Habrá desembolsos posteriores. Como ya dije, el monto y la fecha de los desembolsos es lo que se está discutiendo; variará de acuerdo en el monto definitivo. Será un número técnico que responderá a la realidad y a la evolución -o involución- de la situación. Esto en cuanto a los montos que se están transfiriendo por concepto de subsidio y fideicomiso del gasoil.

Ahora voy a contestar a la consulta del diputado Olmos, respecto al planteo del sector empresarial. Creo que fue el señor Toledo, presidente de APVC, que es la gremial de los transportistas que operan básicamente en el Puerto de Montevideo -transporte nacional vinculado a la carga de puerto; sustancialmente, creo que es así- quien mencionó un estudio de Cuesta Duarte. Yo traté de conseguirlo, pero no pude; y no conozco a nadie que lo haya leído. Todos repiten el número, pero nadie lo ha leído. El día que lo vea y pueda analizarlo, veremos. Mientras tanto es un número suelto que se tira.

Cuando vinieron representantes del sector empresarial se habló de quinientos o seiscientos millones. Vuelvo a lo mismo: no hay un análisis serio con respecto a eso. Lo que sí me consta es que los mismos sectores empresariales que vinieron en su momento y plantearon la necesidad de tomar alguna medida, que propusieron al Ministerio la necesidad del Sictrac (Sistema Integrado de Transporte de Carga), seis meses o un año después, vinieron y plantearon acá que el sistema no podía aplicarse. Eso genera una situación complicada desde el punto de vista político y totalmente ambigua. Las cifras

varían de acuerdo con quién las interpreta. De acuerdo con mi experiencia, la necesidad del Sictrac varía si estamos o no en zafra. Cuando estamos en zafra, compiten, se matan entre ellos, y aparece la necesidad del Sictrac; pero cuando salimos de la zafra, la necesidad es otra y ahí es un "viva la Pepa", y casi nadie quiere Sictrac.

Por supuesto que existe el problema de la evasión en el sector por la informalidad. Yo quería trasmitirles que ese tema nos preocupa a todos; que vamos a tirar hacia el mismo lado, para repararlo de la mejor manera posible, pero no es competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo).- ¿Podría darme mayor información con respecto a la evasión y no evasión?

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Lo cuantifican en US$ 500.000.000, US$ 600.000.000, y hasta US$ 800.000.000. Hay distintos grados de evasión y distintos tributos. Refieren sustancialmente a las contribuciones especiales a la Seguridad Social, que se aportan al BPS. Se estaría subdeclarando la mitad del aporte necesario. El sistema de transporte de carga establece un salario mínimo de treinta y tres mil y pico. Se estaría subdeclarando promedialmente en el entorno de los catorce, quince, dieciocho, depende. En base a ese número, se extrapola y se hace una estimación y se llega a esa conclusión. No podemos decir si eso es o no una realidad. La inspección técnica vehicular nos permite tener claro cuántos camiones hay hoy operando. Aproximadamente 31.840 camiones de transporte profesional de carga y transporte propio que están trabajando tanto en transporte nacional como internacional. Eso sí lo tenemos medido. La cantidad de chóferes es estimada. Por lo menos, tiene que haber uno por camión, pero, seguramente, sean más. Los chóferes deben ser aproximadamente cuarenta mil, de acuerdo con los aportes que se están haciendo. Se trata de un número importante.

Vuelvo a las preguntas planteadas por el diputado Olmos. En cuanto a los plazos establecidos por el BID, estamos en la etapa en que debe designar la consultora o consultor que se encargue del proceso. Aspiramos que la designación se haga antes de fin de año. El plazo para el estudio no demandará más de dos o tres meses. Pensamos que en los primeros meses del próximo año tendremos un análisis claro. Reitero: será un insumo importante para el análisis de la informalidad, pero no está vinculado directamente con las tareas ni las competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El señor diputado me preguntó si se trató de un llamado a expresión de interés, no una licitación ni un proceso competitivo. Es decir, esto implica que todas aquellas empresas que cumplen con los requisitos establecidos en el protocolo para la homologación son homologadas. En este caso, fueron dieciocho; no hubo proceso de competencia. En el momento que se contestó el pedido de informes no había ningún reclamo. Hoy existe un reclamo -por lo menos, que yo tenga certeza- de la empresa SITSA. Ese reclamo no está cuantificado. Solo se planteó un recurso administrativo; al haber sido una decisión en la órbita administrativa, necesariamente tiene que recorrer todo el trámite interno dentro de la Administración. Por lo tanto, se planteó un recurso de revocación -eso va al jerárquico, al Poder Ejecutivo- y, eventualmente, podrá plantear la demanda de nulidad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo. Recién al final se podrá cuantificar el eventual daño que se generó o se reclama.

El recurrente, es decir, la empresa interesada, no lo cuantifica en esta etapa, y no tiene por qué hacerlo. Esa es la información que tenemos.

SEÑOR SCHUSMAN (Jorge).- Voy a adelantarme veinticuatro horas y a hacerle una pregunta al ministro, aunque mañana en el Ministerio tenemos una reunión con la

Comisión Pro Playa de Piriápolis. Esta Comisión está integrada por diferentes instituciones sociales y turísticas, y el municipio. Además, algunas veces interviene el alcalde, y otras, algún concejal.

En realidad, estamos preocupados por la playa de Piriápolis, que según el informe del Imfia -que refiere a mecánica y fluidos- de la Facultad de Ingeniería, en un futuro próximo estaría desapareciendo. Hablamos de la zona céntrica, no de la parte que está protegida por el puerto.

En ese sentido, nos reunimos con el actual ministro, y anteriormente nos habíamos reunido con los ministros del gobierno anterior, debido a que estamos preocupados por esta situación. Debemos tener en cuenta que de los US$ 1.700.000.000 que ingresan anualmente al país por concepto de turismo Piriápolis recauda entre US$ 120.000.000 y US$ 160.000.000, casi el 10%. Sin duda, se trata de un destino turístico equiparable a la costa de Rocha y a la costa de Canelones; además, es más que Colonia, y casi igual -aunque a veces lo supera - que todo el litoral termal.

Entonces, estamos muy preocupados por esa situación, no solo por los ingresos que allí se generan, sino también por los gastos que la situación le genera al Estado, tanto a la Intendencia como al gobierno nacional. Inclusive, la ministra de Turismo del gobierno anterior nos habló de todo el dinero que había aportado para arreglar la vereda de la rambla, porque el agua llega con tanta fuerza que la destroza.

Por ese motivo, solicitamos una entrevista con el señor ministro, a la que iremos acompañados por mi amigo, el ministro de Turismo, Germán Cardoso. Pero ya que el ministro está en la Comisión, me quiero adelantar, y preguntarle qué posibilidades hay para la playa de Piriápolis.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Nosotros ya estuvimos reunidos en Piriápolis -antes de asumir el Ministerio- y vimos esta dificultad.

Sin duda, para solucionar la situación hay que hacer una obra hidráulica, y por eso quiero que esté presente el director Nacional de Hidrografía. Seguramente, tendrán que instalarse geotubos, que ya fueron utilizados para solucionar la situación de algunas playas de Punta del Este.

Por supuesto, Piriápolis es muy importante para el turismo, y esperamos que crezca mucho en estos años. Por ejemplo, Buquebús va a estar llegando directamente al puerto de Piriápolis, lo que significará importantes inversiones en el puerto deportivo. Por lo tanto, es vital que podamos hacer todo lo posible para solucionar ese problema.

En realidad, no puedo adelantar mucho; solo puedo decir que nos comprometemos a analizar la forma de financiar la compra de los geotubos, que es la solución para este problema; no hay otra.

Se habla de la posibilidad de traer piedra de los cerros, que están muy cerca, lo cual es una ayuda. De todos modos, en ese aspecto me declaro ignorante, por lo que voy a estar en manos de la gente -que está especializada en el tema- de la Dirección Nacional de Hidrografía, que es la que me dirá qué es lo mejor. Sin duda, como sucede siempre, puede haber más de una opinión, pero los geotubos o las piedras pueden ser la solución.

En realidad, tenemos un problema en toda la costa, porque en Rocha también hay una gran erosión que tenemos que resolver. Por ejemplo, en Costa Azul, en La Aguada y después de La paloma hay casas que corren el riesgo de caerse. Inclusive, nos mostraron fotos. Tuvimos que hacer una inversión. Sin duda, esa zona tenemos que protegerla; se puede arreglar con arena obtenida del dragado del puerto, pero hay que poner piedras para darle sostenibilidad. Este es un tema apasionante, pero lo que importa

es que tenemos que solucionar la problemática que se presenta, ya que en algunos lugares se pudo sostener la erosión pero en otros no.

Creo que mañana vamos a tener una reunión de trabajo fructífera para encontrar las mejores soluciones, y si va Germán, encantado, porque quizás pueda ayudar con el presupuesto para mantener el turismo. Teniendo en cuenta lo que le va a entrar por este otro lado, quizás pueda ayudarnos con los geotubos.

(Hilaridad)

SEÑOR ABT (Andrés).- Es un gusto contar con la presencia del señor ministro, del subsecretario y del director nacional de Transporte.

La exposición que realizaron me pareció muy interesante.

Por otro lado, a título personal, quiero decir que después de que pase la pandemia y las dificultades económicas que estamos atravesando, la construcción de obras será de vital importancia para desarrollar la economía de nuestro país. En ese sentido, esperamos que cuando nos presenten el presupuesto de obras podamos trabajar en conjunto, entendiendo que es necesario contar con nueva estructura a nivel nacional, lo que le dará trabajo a muchas trabajadoras y trabajadores en el ámbito de la construcción.

En realidad, las respuestas brindadas por el señor ministro y los demás integrantes de la Comisión disiparon algunas dudas que tenía; de todos modos, quisiera hacer una consulta con respecto a los puertos, ya que entiendo que es importante sacar la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo.

En ese sentido, se ha hablado de dos locaciones: el Dique Mauá y el puerto de Punta Brava, en Punta Carretas.

Quisiera comentar que yo saqué el expediente porque considero que la zona del Dique Mauá es un lugar muy importante de Montevideo, ya sea utilizado como terminal portuaria, de pasajeros o para el desarrollo de un lugar que fomente la inclusión, la integración y el disfrute de una parte hermosa del departamento. Por esa razón, esa zona siempre tiene que estar en carpeta.

Lo que falló -lo digo a título personal- fue la articulación con el gobierno municipal y las asociaciones civiles de la zona, ya que para el desarrollo de estos emprendimientos me parece fundamental la articulación entre los tres niveles de gobierno.

Y tal como dijo el subsecretario -yo fui alcalde de un municipio-, me parece fundamental que se cuente con la opinión de los alcaldes de los municipios, porque estas obras siempre terminan impactando en la movilidad de la zona, ocasionan residuos y ruidos, lo que provoca que se terminen golpeando las puertas de los gobiernos municipales.

Por lo tanto, si se está pensando en realizar esta obra en el Dique Mauá, quisiera saber si se está pensando incluir a los gobiernos municipales y al gobierno departamental en el análisis y la discusión, y si se tendrán en cuenta los aportes que puedan llegar a realizar. Si se piensa hacer en Punta Carretas, también me parece importante que se incluya a los gobiernos municipales, porque los uruguayos somos así, cada vez que hay un obra primero nos oponemos y después la estudiamos. En ese sentido, me parece que los gobiernos municipales son un socio para ese desarrollo porque son los que pueden levar la visión del gobierno nacional a los barrios en los que se llevarán a cabo estas obras.

Voy a hacer una propuesta. No sé si están en conocimiento de ello, pero las Facultades de Arquitectura y de Ingeniería manejaron la posibilidad de hacer un ferri que

fomentara el turismo. En Montevideo, antiguamente, a comienzos del siglo pasado, existía el *vaporetto*, que tenía determinada frecuencia y se trasladaba desde el puerto de Montevideo hasta el Cerro. En reuniones que mantuvimos durante el período pasado con los alcaldes de los Municipios A y B pudimos ver que era posible volver a instrumentar eso.

Entonces, pensando en voz alta, me imagino que si la idea del señor ministro es sacar tráfico del puerto, eso puede generar una complicación. De todos modos, me gustaría saber cómo podemos hacer para que este proyecto llegue a manos del Ministerio a fin de que puedan estudiarlo, ya que si se va a instalar un puerto en Punta Brava, sería bueno que existiera la posibilidad de contar con un ferri que ayudara al turismo, ya que nuestra ciudad no tiene una visión desde el mar; es una visión hermosa que puede tener Montevideo. En una reunión que mantuvimos con el ministro de Turismo se habló de ir a la Isla de Flores, u otros lugares, para fomentar el desarrollo turístico de nuestra capital, mucho más ahora que las fronteras están cerradas. En realidad, a una cantidad de uruguayos les gustaría ver la ciudad desde otro lugar, y me parece que puede ser una alternativa interesante -para fomentar el turismo- pensar en la posibilidad de contar con un ferri que fomente el turismo entre Punta Carretas, el Centro y el Cerro.

Además, el mismo proyecto que manejaba la Facultad de Ingeniería, no se pensó en la entrada al puerto, sino en la escollera. En realidad, este proyecto apuntaba a trasformar la escollera y hacerla apta para embarcaciones pequeñas, para que se saliera de Punta Carretas hacia la escollera, y desde allí hacia el Cerro de Montevideo.

SEÑOR ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo).- Se habló de trenes, de rutas, de puertos y del Río de la Plata, pero con respecto al río Uruguay y al canal de navegabilidad no se dijo nada, y por las dimensiones que se anuncian, el proyecto va a ser muy importante. Por lo tanto, quisiera saber en qué estaba esto, en el corto, el mediano y el largo plazo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Esta última pregunta la va a contestar el señor subsecretario, ya que es quien está dedicado al tema de la hidrovía del río Uruguay, hidrovía Paraná-Paraguay.

En cuanto a lo manifestado por el diputado Abt, en primer lugar, quiero decir que vamos a consultar a los tres niveles de gobierno de Montevideo, es decir, al señor intendente, a la Junta Departamental y a los municipios. Eso es un fundamental, porque no podemos hacer este tipo de intervenciones sin un consenso generalizado. Sin duda, es difícil alcanzarlo, pero es un camino que tenemos que recorrer democráticamente, porque nosotros queremos contar con todas las opiniones. Por supuesto, eso no quiere decir que vayamos a ser coincidentes con todas ellas, pero si contamos con muchas opiniones, podremos mirar los proyectos con más sentido crítico.

En realidad, no creo que haya problemas, porque estamos hablando de sentido común, y no ideológico; sin duda, cuando se habla del puerto de Punta Carretas debe haber sentido común. Por lo tanto, vamos a tener en cuenta la opinión de los vecinos -que tienen más sentido común- y del municipio que los representa, ya que tienen una visión distinta a la visión global que pueden llegar a tener la Intendencia o la Junta Departamental, y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Sin duda, tenemos que apuntar al tercer nivel de gobierno porque de esa forma erraremos menos.

Sin duda, estos proyectos son muy embrionarios, y nosotros hemos escuchado que la Intendencia quiere llamar a ideas, y si es así, suponemos que dichas ideas serán fiscalizadas por el municipio, ya que de lo contrario se estaría salteando una pata fundamental: los vecinos que son los que van a convivir con la inversión que se lleve a cabo en Punta Carretas.

Yo di mi visión sobre el puerto, y quiero ese espacio del puerto; de todos modos, cuando se habla del Dique Maúa subrayo totalmente que no necesariamente tenemos que estar atados al proyecto de la terminal para hacer un proyecto. Es más, me presentaron proyectos importantes que no implican retacear áreas verdes. Por eso dije que el tema de los terrenos es importante, pero no porque vayamos, necesariamente, a construir sobre ellos, sino porque tenemos la posibilidad de mantener áreas verdes. |Los invito a ver algo que me mostraron y que yo no había visto,, con respecto a la rambla. Me refiero a que en uno de los proyectos, me presentaron lo que era la zona de la rambla antes de 1930. Era impresionante; todo era mar; no había rambla. La zona desde el hotel Ibis hacia el este, desde el puerto, desde la embajada americana hasta el Parque Hotel, todo era río.

Realmente, ¡qué cabeza tenían los emprendedores de la época! ¡Y qué intendente! No sé quién era el intendente; lamentablemente, no era nuestro, desde el punto de vista partidario. La verdad, ¡qué mentes! Rellenaron toda esa zona, le ganaron al mar y nos hicieron la rambla que hoy es un monumento histórico, un elemento que identifica a Montevideo.

La idea de hacer obras que de alguna manera puedan repetir lo mismo, sin afectar las zonas pobladas, sino yendo hacia lugares en los que no necesariamente hoy tenemos algo que pueda servir para el embellecimiento de la ciudad, porque lo que tenemos es mar y roca, ni siquiera playa, a mí me resulta muy atractivo; va en la línea de lo que hicieron nuestros mayores en el pasado. Fíjense qué década esa: se construyó el estadio Centenario, la rambla, el Hospital de Clínicas, el Palacio Legislativo. Estuve visitando el Hospital de Clínicas, por un convenio, y me decían: "¡Todo se hizo entre el veinte y el treinta!". La sociedad estaba abierta a todo eso. Por esa razón es importante hablar de los tres niveles y convencer a la sociedad de que es el momento en el que podemos canalizar inversiones que nos den más espacio; no quitar espacios, sino agregarlos. El único espacio que quiero es el del puerto. A esto podemos sumar la intención de la Intendencia de Montevideo de ganar algunas áreas y darnos más espacio verde, que lo que todos estamos buscando. La discusión se da en torno a si vamos a ocupar y sacar espacio a los vecinos o si mañana vamos a hacer algo que les impida mirar el mar.

Dentro de los predios tenemos un tanque de gas, que es del Ministerio de Industria, Energía y Minería, que está derruido, oxidado. Si mañana viene alguien e, inclusive, preservando eso, hace una torre circular, corriendo él el riesgo -no los montevideanos, ni el país-, ¿qué mejor que eso? Tenemos que decir que eso nos parece bien; la idea es que todos digamos que nos parece bien que se haga eso. Creo que nadie quiere que quede en escombros.

Se ha venido trabajando, a veces, lentamente, pero se han venido recuperando espacios. Hay proyectos cerca del puerto, en el entorno del puerto; hay interés privado. Tenemos que canalizarlo, coordinando, inclusive, con el alcalde de la zona, Carlos Varela.

(Diálogos)

——Él me ha adelantado su posición sobre algunas obras en el Municipio B. Realmente, sería muy interesante. Todo eso está por hacerse.

Tenemos que ir avanzando. Y para avanzar hay que ir viendo los proyectos. ¿Acá hay proyecto? No hay un proyecto con respecto al dique Mauá; hay ideas, pero no hay un proyecto. Mañana, teniendo esta alternativa, podemos decir: "Bueno, esto no lo queremos". El Estado se tiene que reservar esa potestad; todos los partidos políticos tenemos que decir: "No, esto no lo queremos; queremos esto otro". ¿Qué van a hacer en

Punta Carretas? ¿Cualquier cosa? No. Queremos preservar la vista; queremos preservar el lugar. Se pueden hacer emprendimientos chicos, no dominantes, en lugares que hoy son campos con antenas que no se usan para nada. Todavía hay antenas de Antel instaladas que eran para dar servicio a los barcos cuando usaban las radios. No tiene sentido. La Intendencia está abierta; tiene que trabajar con el municipio, así como nosotros, con respecto al dique Mauá tendremos que acordar con Carlos Varela o con quien esté en su lugar en su momento, porque tenemos una buena comunicación con los alcaldes.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En cuanto a la pregunta del señor diputado Albernaz, en lo que tiene que ver con el desarrollo de la hidrovía del río Uruguay y la navegación al norte de la represa de Salto Grande, podemos decir que se está impulsando esa iniciativa. Hay un impulso político muy fuerte del señor presidente de la República en la toma de contacto con los países vecinos, así como, a distintos niveles, con actores locales. Al respecto, se han generado distintas instancias. El viernes 13 de marzo, el día que se anunciaron los primeros casos de covid-19 estábamos en Artigas, por el lanzamiento de la zafra del arroz por parte de la Asociación de Cultivadores de Arroz, en Bella Unión. En esa oportunidad, junto al presidente de la República, el secretario de Presidencia y el presidente de la ANP, estuvimos con el senador brasileño Luis Carlos Heinze y con productores agroindustriales de la zona de San Borja, de Río Grande del Sur, quienes están interesados en el tema e impulsando el proyecto desde el lado brasileño.

Asimismo, tuvimos otro encuentro, en Salto, en el que estuvo presente el gobernador de Entre Ríos, Gustavo Bordet, también interesado en impulsar esta hidrovía. Hay un comité que integran intendentes de las ciudades litoraleñas del río Uruguay, de Uruguay y Argentina, que viene trabajando desde hace varios años en esta iniciativa.

Hoy estamos en un proceso de impulsar y articular una propuesta de este tipo.

Quiero explicar cuál es la visión detrás de esto. Parece que cada vez son más importantes los costos logísticos. Hoy, los costos logísticos son un tema central; más allá de los costos de producción, los costos logísticos influyen en el precio final de los productos. Uruguay tiene mucho para hacer en ese campo y en la captación de cargas regionales. El desarrollo de la hidrovía del río Uruguay, más allá de suponer una nueva vía de salida para los productos de la región, dinamizaría y facilitaría la salida de productos. Hoy los productores del norte y noroeste de Río Grande del Sur están teniendo problemas con el puerto de Río Grande, donde se generan colas de camiones de hasta ochenta kilómetros, lo que les supone una serie de perjuicios. Por eso, un sector importante de productores está tratando de vehiculizar y llevar adelante la hidrovía del río Uruguay.

Paralelamente, del lado argentino, las provincias de Entre Ríos y Corrientes también están interesadas en impulsar la hidrovía, porque tienen importantes cargas de fruta y una gran producción de madera en *chips* para sacar, por lo que están llevando adelante gestiones con las autoridades locales.

Ni qué hablar de que esto es importante para Uruguay, para los puertos de Fray Bentos, Paysandú y, eventualmente, Salto, que es el que viene más rezagado en su desarrollo como puerto comercial, pero que también está ubicado a la vera del río Uruguay, además de Nueva Palmira y, como destino final, Montevideo.

Nos interesa mucho la captación de ese tipo de cargas a nivel regional, por una cuestión central, que es que el puerto de Montevideo, para permanecer como puerto *hub* necesita cargas de la región, ya que por una razón de escalas no somos un puerto

atractivo con cargas propias para los buques oceánicos. Por eso necesitamos captar cargas regionales. En los últimos años hemos tenido un problema de pérdida de cargas de trasbordo, básicamente, de Paraguay y del sur argentino. Estamos trabajando para tratar de recuperarlas. Tradicionalmente, estas cargas han oscilado entre los puertos de Montevideo y Buenos Aires. Estamos tratando de recuperar volumen de carga, que es fundamental para el desarrollo del puerto de Montevideo. Además, esto va atado a la iniciativa de impulsar el dragado a 14 metros de su canal de acceso.

Así que en ese sentido estamos trabajando. Se está impulsando esta iniciativa. Es necesario llevar adelante algunas tareas de dragado, tanto al sur de la represa de Salto Grande, como al norte, en el río Uruguay. Hay distintos escollos que hay que sortear.

Además, estamos tratando de hacer un estudio de viabilidad económica que nos dé más elementos objetivos técnicos que contribuyan a tener la información necesaria para llevar adelante una iniciativa de este tipo.

SEÑOR ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo).- O sea que hay una demostración de interés, una demostración de intención sobre un proyecto. Esa es la etapa en la que se está ahora.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hay una voluntad política muy fuerte de impulsar el proyecto. Ya ha habido contactos al más alto nivel con autoridades argentinas y se llevarán a cabo el mismo tipo de contactos con autoridades de Brasil.

Diría que esta es una iniciativa que se está impulsando al más alto nivel político de Uruguay, que ha habido conversaciones con Argentina y que, paralelamente, hay un impulso fuerte de sectores de la producción y de sectores ribereños del río Uruguay que ven con buenos ojos la necesidad de poder sacar producción por esa vía.

SEÑOR ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo).- Esa es, más o menos, la información que se maneja popularmente. Mi intención era saber en qué etapa estaba. Entiendo que estaría bien resumir que estamos en una etapa de intención.

El subsecretario dice que se harán estudios. ¿Eso quiere decir que no hay estudios? Me gustaría tener más información al respecto.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hay estudios. Se hizo uno previamente y hay un estudio que me encargó la Comisión Técnico Mixta de Salto Grande, que es de comienzos del año pasado. De manera que hay algún estudio. Lo que pasa es que sabemos que la CTM de Salto Grande está por empezar un trabajo sobre este tema con financiamiento del BID. Hemos hablado con la Corporación Andina de Fomento, buscando generar un apoyo para el desarrollo de este tipo de trabajo. Naturalmente, no es solo Uruguay el que tiene que llevar adelante estos proyectos, pero como tenemos una voluntad política fuerte de llevar adelante esta iniciativa ya estamos trabajando y tratando de impulsar estudios de este tipo. Habrá que hacerlo en forma conjunta con los tres países, una vez que se tome la decisión política de llevarlo adelante.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Olvidé contestar una pregunta al diputado Abt, que es la relativa al ferri en sustitución del famoso vaporetto que existía antes. No hay inconveniente, pero nos parece que el proyecto debería tener iniciativa privada. Podemos estudiar la idea y, naturalmente, con el capitán del puerto ver la forma de que no choque con la actividad comercial que pueda existir.

No olvidemos que del otro lado del puerto no solamente está la Armada, sino que hay 200 hectáreas en Sayago, que potencialmente es el lugar donde necesitamos más

espacio. Sabemos que esas 200 hectáreas son de difícil acceso, que el dragado es muy costoso como para hacer un muelle allí, pero queremos avanzar en esas áreas.

Otro día podemos venir a hablar del puerto, que es muy interesante.

De manera que no lo podemos hacer nosotros, pero si hay iniciativas de privados que puedan ver esto como una posibilidad para hacer un paseo turístico, que parta de Punta Carretas y llegue a la escollera Sarandí y siga hacia el otro lado, estamos dispuestos a considerarlas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por su presencia y por las explicaciones brindadas. A través de la Secretaría, cuando tengan el plan de obras pronto, coordinaremos una reunión, previamente a la presentación del presupuesto.

Se levanta la reunión.

